REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

TERCER PERIODO ORDINARIO DE LA XLVI LEGISLATURA

27ª SESION ORDINARIA

PRESIDE EL SEÑOR RODOLFO NIN NOVOA
(Presidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES ARQUITECTO HUGO RODRIGUEZ FILIPPINI Y SEÑOR SANTIAGO GONZALEZ BARBONI Y PROSECRETARIO DOCTOR ERNESTO LORENZO

SUMARIO

---

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 10 de agosto de 2007.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión ordinaria, el próximo martes 14 de agosto, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

Discusión general y particular de los siguientes proyectos de ley:

1) por el que se modifica el Código de la Niñez y la Adolescencia en lo referido a la integridad personal de niños, niñas y adolescentes.
Carp. Nº 697/06 - Rep. Nº 511/07

2) por el que se crean normas sobre Tránsito y Seguridad Vial.
Carp. Nº 715/06 - Rep. Nº 503/07 y Anexos I y II

3) por el que se crean normas en materia de Migración.
Carp. Nº 814/07 - Rep. Nº 516/07 y Anexo I

4) por el que se modifica el artículo 147 del Decreto-Ley Nº 14.157 (Orgánico de las Fuerzas Armadas), de 21 de febrero de 1974, en la redacción dada por el artículo 1º de la Ley Nº 15.808, de 7 de abril de 1986, referido al rango de General del Ejército, Almirante o General del Aire, que se otorgará a quien sea designado como Comandante en Jefe de los respectivos Comandos Generales.
Carp. Nº 831/07 - Rep. Nº 512/07

5) por el que se crean normas referidas al Sistema Nacional Integrado de Salud.
Carp. Nº 755/07 - Rep. Nº 507/07 y Anexo I

6) Mensajes del Poder Ejecutivo por los que solicita venias para destituir de sus cargos a:

- un funcionario del Ministerio de Salud Pública - "Centro Auxiliar de Salud Pública de Las Piedras". (Plazo constitucional vence el 2 de setiembre de 2007). Se incluye en el Orden del Día conforme lo establecido en el Art. 62 del Reglamento del Senado.
Carp. Nº 835/07 - Rep. Nº 515/07

- una funcionaria del Ministerio de Salud Pública - "Centro Departamental de Salud Pública de Ro-

cha". (Plazo constitucional vence el 9 de setiembre de 2007). Se incluye en el Orden del Día conforme lo establecido en el Art. 62 del Reglamento del Senado.

Carp. Nº 842/07 - Rep. Nº 518/07

Santiago González Barboni
Secretario

Hugo Rodríguez Filippini
Secretario.”

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Abreu, Aguirrezabala, Alfie, Antía, Baráibar, Bentancor, Breccia, Campanella, Cid, Couriel, Da Rosa, Dalmás, Fernández Huidobro, Gallinal, Heber, Korzeniak, Lapaz, Larrañaga, Long, Lorier, Michelini, Moreira, Penadés, Percovich, Ríos, Sanguinetti, Saravia, Topolansky, Vaillant** y **Xavier.**

FALTAN: con licencia, los señores Senadores **Amaro** y **Lara Gilene.**

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 4 minutos)

- Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

“La Presidencia de la Asamblea General destina Mensajes del Poder Ejecutivo a los que acompañan los siguientes proyectos de ley:

- por el que se aprueba la incorporación de la República Oriental del Uruguay, como miembro pleno, al Fondo Latinoamericano de Reservas (FLAR).

- por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de Rumania sobre Cooperación Antártica, suscrito en Montevideo, el 16 de noviembre de 1998.

- *A LA COMISION DE ASUNTOS INTERNACIONALES.*

El Poder Ejecutivo remite mensaje solicitando venia para destituir de su cargo a un funcionario del Ministerio de Salud Pública.

- *A LA COMISION DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS.*

El Ministerio de Defensa Nacional remite nota adjuntando informe referido al proyecto de ley de Ordenamiento Territorial.

- *A LA COMISION DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL.*

La Cámara de Representantes remite aprobados los siguientes proyectos de ley:

- por el que se declara de interés cultural el Festival de Integración Regional de la ciudad de Lascano, departamento de Rocha.

- por el que se designa ‘Profesor Homero Gabarrot’ la Plaza de Deportes de la ciudad de Carmelo, departamento de Colonia.

- por el que se designa ‘Juan Alberto Bonnet’ la Plaza de Deportes de la ciudad de Colonia Valdense, departamento de Colonia.

- por el que se dictan normas para el archivo de programas de radio y televisión, y se crea el Archivo Audiovisual, dependiente del Servicio Oficial de Difusión, Radiotelevisión y Espectáculos (SODRE).

- *A LA COMISION DE EDUCACION Y CULTURA.*

- por el que se faculta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a extender el seguro por desempleo a los trabajadores de la empresa RILOMAN S.A. por un plazo de ciento ochenta días.

- *A LA COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL.*

- comunica que aprobó el proyecto de ley por el que se aprueba el Convenio entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la Federación de Rusia sobre la Cooperación en la Lucha contra el Tráfico Ilícito y el Uso Indebido de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, suscrito en Moscú, el 2 de julio de 2002.

- *AGREGUESE A SUS ANTECEDENTES Y ARCHIVESE.*

- y envía la exposición escrita presentada por el Representante Nacional Américo Carrasco Testore, referida a las gestiones tendientes a obtener de los poderes públicos la aprobación por vía legislativa del proyecto de ley que declara a San Ramón ‘Ciudad Educativa’.

- *TENGASE PRESENTE.*

La Comisión de Asuntos Administrativos eleva por vencimiento del plazo reglamentario una solicitud de venia para destituir de su cargo a una funcionaria del Ministerio de Salud Pública.

- *HA SIDO REPARTIDO Y ESTA INCLUIDO EN EL ORDEN DEL DIA DE LA SESION DE HOY.*

La Junta Departamental de Florida remite copia de las palabras del señor Edil Dr. Ernesto Piccone, referidas a las crecientes que cortan el paso en el puente que separa Canelones de Florida (Ruta Nº 6, San Ramón) solicitando que AFE instrumente un servicio de trenes a fin de paliar tal situación.

- A LA COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.

La Junta Departamental de Soriano remite nota transcribiendo el planteamiento efectuado por el señor Edil Luis Ciganda relacionado con el tránsito de camiones.

- A LA COMISION DE CONSTITUCION Y LEGISLACION.

La Junta Departamental de Maldonado remite nota a la que adjunta copia de la exposición realizada por la señora Edila Gladys Scarponi, relacionada con 'La realidad educativa departamental'.

- A LA COMISION DE EDUCACION Y CULTURA."

4) PROYECTO PRESENTADO

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de un proyecto presentado.

(Se da del siguiente:)

SEÑOR SECRETARIO (Don Santiago González Barboni).-

"El señor Senador Ruperto Long presenta con exposición de motivos un proyecto de ley relacionado con la promoción de la radicación en el país de organizaciones y asociaciones internacionales no gubernamentales.

- A LA COMISION DE INDUSTRIA, ENERGIA, COMERCIO, TURISMO Y SERVICIOS."

(Texto del proyecto de ley presentado:)

"PROYECTO DE LEY DE PROMOCION DE LA RADICACION EN EL PAIS DE ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

Artículo 1.- Declárase de interés nacional la radicación en el país de organizaciones y asociaciones internacionales no gubernamentales sin fines de lucro.

Artículo 2.- Las organizaciones y asociaciones internacionales no gubernamentales sin fines de lucro, reconocidas como tales por el Ministerio de Relaciones Exteriores, por el solo hecho de tal reconocimiento y siempre que se domicilien en territorio nacional, gozarán automáticamente de los siguientes beneficios:

a) personalidad jurídica;

b) inviolabilidad en sus locales y documentos.

Artículo 3.- Facúltase al Poder Ejecutivo a exonerar:

a) de derechos aduaneros, tasas consulares y todo otro tributo que grave la introducción al país de los artículos y efectos que importen para el cumplimiento de sus funciones y para el logro de sus fines;

b) de los demás tributos nacionales, con excepción de los incluidos normalmente en el precio de las mercaderías, así como de los precios que constituyan la contraprestación total o parcial por servicios prestados;

c) del pago de los aportes patronales relativos a la seguridad social.

Artículo 4.- Las remuneraciones del personal de las organizaciones y asociaciones internacionales no gubernamentales sin fines de lucro comprendidas en la presente ley, tendrán idéntico tratamiento fiscal a las retribuciones del personal diplomático, consular y asimilados ante la República.

Artículo 5.- El Poder Ejecutivo premiará a los funcionarios públicos de sus dependencias que promuevan la radicación en el país de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro, siempre que su gestión constituya causa directa de la efectiva instalación de alguna de ellas.

En la primera instancia presupuestal posterior a la vigencia de la presente ley, el Poder Ejecutivo incluirá la iniciativa correspondiente para la regulación, cuantificación y asignación del régimen de premios que se instaura por la presente disposición.

Artículo 6.- Comuníquese, etc..-

Ing. Ruperto E. Long. Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El establecimiento en el territorio nacional de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro constituye para el país una razón de prestigio internacional, a la vez que genera una serie de actividades lucrativas conexas y de relevante interés, tales como congresos, viajes, empleo calificado, turismo, entre otras.

En los últimos años, nuestro país en general, y Montevideo en concreto, se han convertido en sede de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro, muchas de ellas vinculadas a la nueva sociedad del conocimiento, tales como el Registro de Direcciones de Internet para América

Latina y el Caribe (LACNIC) y la Cooperación Latinoamericana de Redes Avanzadas (CLARA) , en línea con ilustres antecedentes como la Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana (ARPEL), la Comisión de Integración Eléctrica Regional (CIER), el LACTLD y el ECOMLAC, entre otras.

Al presente, otras organizaciones de similar naturaleza están evaluando la posibilidad de venir a nuestro país, atendiendo a las bondades del régimen estatuido en el Decreto Nº 334/970 de 14 de julio de 1970. Tal es el caso de la Oficina Regional de la Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) y la Organización de Recursos de Números (NRO por su sigla en inglés).

Tales circunstancias constituyen motivación suficiente para el establecimiento de un régimen promocional dotado de la estabilidad y seguridad jurídica que aporta su aprobación por ley.

La propuesta legislativa que se anexa no innova sustancialmente sobre el régimen de base reglamentario actualmente vigente. No obstante, intenta superar las dificultades que en la práctica han suscitado zozobras a las instituciones ya instaladas y vacilaciones a las por venir.

Adicionalmente, la declaración de interés nacional y un tratamiento fiscal de las retribuciones acorde al objetivo buscado, completan el cuadro de incentivos propuestos.

Finalmente, siguiendo el ejemplo de países con larga tradición de recibir a organismos internacionales se promueve la previsión de un régimen de premios para aquellos funcionarios públicos que, en el ejercicio de sus funciones, comprobadamente sean determinantes para la radicación en el Uruguay de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro.

En mérito a lo expuesto, se estima conveniente en términos de seguridad jurídica dar rango legal a un estatuto jurídico sencillo y claro que promueva la radicación en nuestro país, con todas las ventajas directas e indirectas que ello implica, de organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro.

Ing. Ruperto E. Long. Senador.**"**

5) PEDIDO DE INFORMES

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de un pedido de informes.

(Se da del siguiente:)

SEÑOR SECRETARIO (Don Santiago González Barboni).-

"El señor Senador Gustavo Lapaz, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República, solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas y por su intermedio a la Corporación Nacional para el Desarrollo, al Banco de la República Oriental del Uruguay y a República AFISA, y al Ministerio de Industria, Energía y Minería, relacionado con la vinculación de la mencionada Corporación con la empresa textil CEDETEX.

- *OPORTUNAMENTE SERA TRAMITADO."*

(Texto del pedido de informes:)

"CAMARA DE SENADORES

Montevideo, 10 de agosto de 2007.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo al Art. 118 de la Constitución de la República solicito trámite ante el Ministerio de Economía y Finanzas y por intermedio de éste a la Corporación Nacional para el Desarrollo el siguiente

PEDIDO DE INFORME

Quiero conocer:

1. En referencia a CEDETEX, la memoria del año 2005 de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) indicaba que "Fue honrada una deuda de créditos laborales que se mantenía impaga (...). Se obtuvo la mayoría accionaria de CEDETEX por parte de CND, a través de la compra a varios de los socios de sus acciones por el valor de un dólar. Esto permitirá negociar junto al fideicomiso del BROU y otros acreedores una salida con fines productivos para esta planta textil." Pregunto: ¿Qué negociaciones se realizaron, si es que se inició alguna, frente al fideicomiso del BROU y a que fines productivos se referían?

2. En caso de respuesta afirmativa a la pregunta anterior, ¿cuál fue el resultado de esas gestiones?

3. ¿Qué vínculo y documentación - cartas, compromisos, etc. - poseen la CND o el fideicomiso del BROU de las gestiones mantenidas?

4. ¿Qué gestiones se realizaron con el acreedor prendario de la maquinaria y cuál fue su resultado, detallando reuniones y temas, cartas, etc.?

5. ¿Qué estudios se realizaron de mercado, y de inversión, ya sea en conjunto con Agolán Juan Lacaze o sin ella, para encontrar una salida con fines productivos para la planta textil?, ¿qué documentación prueba la realización de esos estudios?, y ¿cómo se financiará el costo de reinstalación, teniendo en cuenta que actualmente Agolan S.A. es deficitaria financiera y económicamente?

6. En 2006, la CND hace pública la presentación de su plan estratégico para el período 2006-2010, donde al pie de cada diapositiva aparece la leyenda "Año del Uruguay Productivo" y en el punto Visión Actual, III) dice: "Estructuración de Proyectos de Inversión para la recuperación de la capacidad instalada - Gestión y Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores". Entonces, más allá de la producción a façon desarrollada por CEDETEX S.A. en favor de AGOLAN S.A., pregunto: ¿Qué otra gestión realizó la CND en relación a incorporar nuevos clientes para la textil de Cardona?

7. ¿Se discutió estructurar un nuevo proyecto de inversión sobre bases diferentes, teniendo en cuenta que el valor del activo fijo al momento del remate del inmueble y las maquinarias no sería relevante y su poca cuantía podría acompañar una participación de la propia CND junto a inversores privados?

8. ¿Cómo se dispuso la aplicación del acto administrativo que estableciera el traslado de la maquinaria, sin previamente definir los aspectos laborales de los trabajadores?

9. ¿Qué significa "Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores" en el plan estratégico?

10. Habiendo permitido el remate del inmueble y solicitado el traslado de la maquinaria italiana, lo que sabía la CND que producía el desmantelamiento y desaparición física de CEDETEX, y la pérdida de la fuente laboral en el mediano plazo para sus trabajadores, por las pésimas condiciones propuestas exigidas que suponían el desarraigo del pueblo de Cardona, ¿qué otra solución social se manejó para evitar ese extremo?

11. En dicho plan estratégico se señalan 40 acciones por una nueva CND y en la número 25 repetía "Gestión y Venta de CEDETEX S.A.". Pregunto: ¿Cuáles fueron los cambios de la situación para que en el 2007 no se cumpliera aún la acción propuesta en el plan estratégico?

12. En octubre 2005, el Presidente de la CND viajó a España y, en exposición ante empresarios españoles, ofrece varias empresas, entre ellas, PLUNA y AGOLAN S.A., pero no ofrece CEDETEX S.A.

    Sin embargo, en junio 2006, en Chile, el Presidente de la CND expuso ante empresarios locales. Y la cartera de empresas que ofreció, bajo el título "Oportunidad de Negocios", incluyó "Industria Textil - CEDETEX S.A., Joint Venture - Adquisición Total o parcial del Capital accionario". Pregunto: ¿Qué elementos llevaba el Presidente de la CND para entusiasmar e interesar a posibles inversionistas chilenos, de cara a que Uruguay podría aprovechar las ventajas del TLC de Chile con EEUU?, ¿o esa oferta era simplemente retórica para la prensa? Como es claro, los trabajadores de CEDETEX tenían fundadas esperanzas en la gestión del Cr. Alvaro García (Presidente de CND) para lograr un futuro promisorio para la textil.

13. Lo curioso es que, al igual que en España, en Chile, García ofrece PLUNA, cuando todo el Uruguay sabía que el Ministerio de Economía y Finanzas había encargado a Ficus Capital la búsqueda de nuevos inversores. Pregunto: ¿Por qué no se utilizó a esta empresa nuevamente, si es que la CND no tiene capacidad gerencial para la búsqueda de nuevos inversores o el tiempo de sus autoridades está limitado a otros quehaceres más importantes que las dos decenas de trabajadores olvidados en ese rincón del país?

14. ¿Cuál es la actual situación de AGOLAN S.A., empresa dominante en relación a CEDETEX, cuyo Directorio mayoritario es el de la CND? En el ejercicio 2006 dio pérdidas y para el cierre 2007 también se esperan pérdidas que, así como los traslados propuestos de la maquinaria desde Cardona, deberá financiar la CND. Entonces, pregunto: ¿No sería más racional rever la decisión y realizar un correcto proyecto de inversión, con los estudios que nunca se hicieron, y poner en funcionamiento un emprendimiento productivo relevante en esa zona del país, máxime cuando las condiciones externas son favorables tanto en Brasil como Argentina, tradicionales compradores de los productos de CEDETEX y donde la propia PAYLANA hoy debe abastecerse desde la Argentina en sus hilados de carda?

15. ¿Cuánto costaba solicitar a las autoridades competentes explorar las chances de vender hilados de lana cardado a China -además de los tradicionales TOPS de lana lavada, como producto integrante de la cadena productiva y dado el poco volumen que ello implicaría para ese país- para convertir a CEDETEX en una realidad productiva con turnos las 24 hs?

16. ¿Por qué no se involucró al Ministerio de Relaciones Exteriores para que ayudara a obtener un mercado o nuevos inversores en el Uruguay Productivo para CEDETEX, y se procedió al remate sin haber explorado previamente estos pasos?

17. Más allá de esta posibilidad, pregunto: ¿Qué análisis

técnico, económico y financiero se ha realizado para decidir el traslado de esa maquinaria a Juan Lacaze?, ¿se han considerado los gastos de traslado y reinstalación de la maquinaria y a cuánto dinero ascienden los mismos, teniendo en cuenta la obra civil, el desmontaje, montaje, tiempo de operaciones, fletes, manipulación, contratación de mano de obra italiana, etc.?

18. ¿Se ha evaluado cuál es la mejora de costos de producción, manteniendo la situación actual, y en la situación proyectada?

19. ¿Se ha calculado cuál sería el impacto sobre la ex - CEDETEX de invertir en su planta un monto equivalente a los gastos que se originarán por el traslado a Juan Lacaze y cómo podría mejorarse así la productividad y producción en Cardona?

20. ¿Se realizaron estudios serios y bien fundamentados con otros inversores a fin de poder continuar con esta empresa antes del Decreto del Poder Ejecutivo del 2 de julio último?

21. Según manifestaciones de vocero de la CND, el 19 de octubre de 2006, cuando se remató el edificio y solar de campo de la textil CEDETEX, que se cumplió en Montevideo en Solís 1463 casi 25 de Mayo, que compró el Banco República, la explicación que dio fue que lo hizo para asegurar la fuente laboral, pero muy extrañamente se negocia el boleto del remate con un particular. ¿Cuál es la seguridad laboral que se pretendía hacer creer que se daba a los trabajadores? El fideicomiso del BROU fue quien se adjudicó primariamente el remate, cuyo boleto fue cedido a los actuales propietarios. ¿Cuál fue la gestión de CND ante República AFISA?

22. ¿Se ha considerado el costo efectivo de la mano de obra de Cardona que debería trasladarse diariamente a Juan Lacaze? Téngase en cuenta que se deberían incluir los gastos de traslado por persona, más su alimentación, más del IRPF, el valor del tiempo insumido por los viajes (más de dos horas entre ida y vuelta) lo que reduciría la jornada de producción efectiva a menos de seis horas.

23. ¿Por qué no se consideró mantener los trabajos de cardado e hilado actuales, ampliar la base de clientes e incorporar nueva maquinaria complementaria -digamos telares, husos, etc.- o nueva maquinaria complementaria de acuerdo a los requerimientos actuales de importación de Argentina, Brasil, Chile, etc.?

24. Si AGOLAN Juan Lacaze no tiene trabajo para la totalidad de su plantilla y debe mandar gente al seguro de paro, ¿cómo se puede asegurar que el próximo envío al seguro de paro no será el de los funcionarios de Cardona que son más caros y trabajarán menos horas (debido al tiempo de traslados) que los de AGOLAN? Esta situación crea un problema futuro a la plantilla, ya que en devenir del tiempo los actuales funcionarios de AGOLAN dirán con toda razón que los de ex CEDETEX tienen privilegios frente a ellos.

25. ¿Es veraz que tal como surge del acta del día 16 de julio de 2007 realizada ante el MTSS; la CND, para que los obreros optaran por el retiro incentivado, los apoyaría con nuevos emprendimientos cuando hace más de un año y medio que la misma no está propiciando ni apoyando créditos para ese prometido desarrollo? Si es así, solicito formal y debidamente documentado tal ofrecimiento.

26. Si la respuesta es afirmativa al ítem anterior, ¿cuáles son los emprendimientos que la CND ha considerado que podrían iniciar en Cardona los actuales funcionarios de ex - CEDETEX y que les podrían permitir en el futuro mantener una vida digna?

27. ¿Qué plan de capacitación ha desarrollado o planificado la CND para los funcionarios de Cardona, para que puedan iniciar dichos emprendimientos con alguna posibilidad de éxito?

28. ¿Qué asistencia económico financiera tiene prevista la CND para estos funcionarios, o todo se limita a un "retiro incentivado" y después que se arreglen como puedan, pues ya no sería más problema de la CND? En todo caso, ¿en cuánto consiste el monto de los despidos incentivados?

29. ¿Ha cumplido en esta situación la CND con los objetivos recogidos en la ley de su creación y para los que fue creada por iniciativa de Wilson Ferreira Aldunate?

30. ¿Qué razones se esgrimen por la CND ante la denuncia de persecución sindical realizada por funcionarios de la textil Cardona contra sus patrones de AGOLAN, empresa propiedad del Estado (CND), según la cual el jueves 26 de julio pasado fueron algunos autorizados a salir de la fábrica y al volver al trabajo no les permitieron entrar?

31. ¿Por qué la CND no consideró pagar al Fideicomiso del BROU -Republica AFISA- el importe del remate del inmueble de CEDETEX con las acciones del Nuevo Banco Comercial, recibidas del Ministerio de Economía y Finanzas como pago del saldo adeudado por este último como consecuencia de las diferentes quiebras bancarias del 2002, teniendo a su cargo las máquinas italianas?

Gustavo J. Lapaz. Senador.

CAMARA DE SENADORES

Montevideo, 13 de agosto de 2007.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo al Art. 118 de la Constitución de la República solicito tramite ante el Ministerio de Economía y Finanzas y por intermedio de éste al Banco de la República Oriental del Uruguay y a República AFISA el siguiente

PEDIDO DE INFORMES

Quiero conocer:

1. En referencia a CEDETEX, la memoria del año 2005 de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) indicaba que "Fue honrada una deuda de créditos laborales que se mantenía impaga (...). Se obtuvo la mayoría accionaría de CEDETEX por parte de CND, a través de la compra a varios de los socios de sus acciones por el valor de un dólar. Esto permitirá negociar junto al fideicomiso del BROU y otros acreedores una salida con fines productivos para esta planta textil." Pregunto: ¿Qué negociaciones se realizaron, si es que se inició alguna, frente al fideicomiso del BROU y a qué fines productivos se referían?

2. En caso de respuesta afirmativa a la pregunta anterior, ¿cuál fue el resultado de esas gestiones?

3. ¿Qué vínculo y documentación -cartas, compromisos, etc.- poseen la CND o el fideicomiso del BROU de las gestiones mantenidas?

4. ¿Qué gestiones se realizaron con el acreedor prendario de la maquinaria y cuál fue su resultado, detallando reuniones y temas, cartas, etc.?

5. ¿Qué estudios se realizaron de mercado, y de inversión, ya sea en conjunto con AGOLAN Juan Lacaze o sin ella, para encontrar una salida con fines productivos para la planta textil?, ¿qué documentación prueba la realización de esos estudios?, y ¿cómo se financiará el costo de reinstalación, teniendo en cuenta que actualmente AGOLAN S.A. es deficitaria financiera y económicamente?

6. En 2006, la CND hace pública la presentación de su plan estratégico para el período 2006-2010, donde al pie de cada diapositiva aparece la leyenda "Año del Uruguay Productivo" y en el punto Visión Actual, III) dice: "Estructuración de Proyectos de Inversión para la recuperación de la capacidad instalada - Gestión y Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores". Entonces, más allá de la producción a façon desarrollada por CEDETEX S.A. en favor de AGOLAN S.A., pregunto: ¿Qué otra gestión realizó la CND en relación a incorporar nuevos clientes para la textil de Cardona?

7. ¿Se discutió estructurar un nuevo proyecto de inversión sobre bases diferentes, teniendo en cuenta que el valor del activo fijo al momento del remate del inmueble y las maquinarias no sería relevante y su poca cuantía podría acompañar una participación de la propia CND junto a inversores privados?

8. ¿Cómo se dispuso la aplicación del acto administrativo que estableciera el traslado de la maquinaria, sin previamente definir los aspectos laborales de los trabajadores?

9. ¿Qué significa "Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores" en el plan estratégico?

10. Habiendo permitido el remate del inmueble y solicitado el traslado de la maquinaria italiana, lo que sabía la CND que producía el desmantelamiento y desaparición física de CEDETEX, y la pérdida de la fuente laboral en el mediano plazo para sus trabajadores, por las pésimas condiciones propuestas exigidas que suponían el desarraigo del pueblo de Cardona, ¿qué otra solución social se manejó para evitar ese extremo?

11. En dicho plan estratégico se señalan 40 acciones por una nueva CND y en la número 25 repetía "Gestión y Venta de CEDETEX S.A.". Pregunto: ¿Cuáles fueron los cambios de la situación para que en el 2007 no se cumpliera aún la acción propuesta en el plan estratégico?

12. En octubre 2005, el Presidente de la CND viajó a España y, en exposición ante empresarios españoles, ofrece varias empresas, entre ellas, PLUNA y AGOLAN S.A., pero no ofrece CEDETEX S.A.

    Sin embargo, en junio 2006, en Chile, el Presidente de la CND expuso ante empresarios locales. Y la cartera de empresas que ofreció, bajo el título "Oportunidad de Negocios", incluyó "Industria Textil - CEDETEX S.A., Joint Venture - Adquisición Total o parcial del Capital accionario". Pregunto: ¿Qué elementos llevaba el Presidente de la CND para entusiasmar e interesar a posibles inversionistas chilenos, de cara a que Uruguay podría aprovechar las ventajas del TLC de Chile con EEUU?, ¿o esa oferta era simplemente retórica para la prensa? Como es claro, los trabajadores de CEDETEX tenían fundadas esperanzas en la gestión del Cr. Alvaro García (Presidente de CND) para lograr un futuro promisorio para la textil.

13. Lo curioso es que, al igual que en España, en Chile, García ofrece PLUNA, cuando todo el Uruguay sabía que el Ministerio de Economía y Finanzas había encargado a Ficus Capital la búsqueda de nuevos inversores. Pregunto: ¿Por qué no se utilizó a esta empresa nuevamente, si es que la CND no tiene capacidad gerencial para la búsqueda de nuevos inversores o el tiempo de sus autoridades está limitado a otros quehaceres más importantes que las dos decenas de trabajadores olvidados en ese rincón del país?

14. ¿Cuál es la actual situación de AGOLAN S.A., empresa dominante en relación a CEDETEX, cuyo Directorio mayoritario es el de la CND? En el ejercicio 2006 dio pérdidas y para el cierre 2007 también se esperan pérdidas que, así como los traslados propuestos de la maquinaria desde Cardona, deberá financiar la CND. Entonces, pregunto: ¿No sería más racional rever la decisión y realizar un correcto proyecto de inversión, con los estudios que nunca se hicieron, y poner en funcionamiento un emprendimiento productivo relevante en esa zona del país, máxime cuando las condiciones externas son favorables tanto en Brasil como Argentina, tradicionales compradores de los productos de CEDETEX y donde la propia PAYLANA hoy debe abastecerse desde la Argentina en sus hilados de carda?

15. ¿Cuánto costaba solicitar a las autoridades competentes explorar las chances de vender hilados de lana cardado a China -además de los tradicionales TOPS de lana lavada, como producto integrante de la cadena productiva y dado el poco volumen que ello implicaría para ese país- para convertir a CEDETEX en una realidad productiva con turnos las 24 hs?

16. ¿Por qué no se involucró al Ministerio de Relaciones Exteriores para que ayudara a obtener un mercado o nuevos inversores en el Uruguay Productivo para CEDETEX, y se procedió al remate sin haber explorado previamente estos pasos?

17. Más allá de esta posibilidad, pregunto: ¿Qué análisis técnico, económico y financiero se ha realizado para decidir el traslado de esa maquinaria a Juan Lacaze?, ¿se han considerado los gastos de traslado y reinstalación de la maquinaria y a cuánto dinero ascienden los mismos, teniendo en cuenta la obra civil, el desmontaje, montaje, tiempo de operaciones, fletes, manipulación, contratación de mano de obra italiana, etc.?

18. ¿Se ha evaluado cuál es la mejora de costos de producción, manteniendo la situación actual, y en la situación proyectada?

19. ¿Se ha calculado cuál sería el impacto sobre la ex - CEDETEX de invertir en su planta un monto equivalente a los gastos que se originarán por el traslado a Juan Lacaze y cómo podría mejorarse así la productividad y producción en Cardona?

20. ¿Se realizaron estudios serios y bien fundamentados con otros inversores a fin de poder continuar con esta empresa antes del Decreto del Poder Ejecutivo del 2 de julio último

21. Según manifestaciones de vocero de la CND, el 19 de octubre de 2006, cuando se remató el edificio y solar de campo de la textil CEDETEX, que se cumplió en Montevideo en Solís 1463 casi 25 de Mayo, que compró el Banco República, la explicación que dio fue que lo hizo para asegurar la fuente laboral, pero muy extrañamente se negocia el boleto del remate con un particular. ¿Cuál es la seguridad laboral que se pretendía hacer creer que se daba a los trabajadores? El fideicomiso del BROU fue quien se adjudicó primariamente el remate, cuyo boleto fue cedido a los actuales propietarios. ¿Cuál fue la gestión de CND ante República AFISA?

22. ¿Se ha considerado el costo efectivo de la mano de obra de Cardona que debería trasladarse diariamente a Juan Lacaze? Téngase en cuenta que se deberían incluir los gastos de traslado por persona, más su alimentación, más del IRPF, el valor del tiempo insumido por los viajes (más de dos horas entre ida y vuelta) lo que reduciría la jornada de producción efectiva a menos de seis horas.

23. ¿Por qué no se consideró mantener los trabajos de cardado e hilado actuales, ampliar la base de clientes e incorporar nueva maquinaria complementaria -digamos telares, husos, etc.- o nueva maquinaria complementaria de acuerdo a los requerimientos actuales de importación de Argentina, Brasil, Chile, etc.?

24. Si AGOLAN Juan Lacaze no tiene trabajo para la totalidad de su plantilla y debe mandar gente al seguro de paro, ¿cómo se puede asegurar que el próximo envío al seguro de paro no será el de los funcionarios de Cardona que son más caros y trabajarán menos horas (debido al tiempo de traslados) que los de AGOLAN? Esta situación crea un problema futuro a la plantilla, ya que en devenir del tiempo los actuales funcionarios de AGOLAN dirán con toda razón que los de ex CEDETEX tienen privilegios frente a ellos.

25. ¿Es veraz que tal como surge del acta del día 16 de julio de 2007 realizada ante el MTSS; la CND, para que los obreros optaran por el retiro incentivado, los apoyaría con nuevos emprendimientos cuando hace más de un año y medio que la misma no está propiciando ni apoyando créditos para ese prometido desarrollo? Si es así, solicito formal y debidamente documentado tal ofrecimiento.

26. Si la respuesta es afirmativa al ítem anterior, ¿cuáles son los emprendimientos que la CND ha considerado que podrían iniciar en Cardona los actuales funcionarios de ex - CEDETEX y que les podrían permitir en el futuro mantener una vida digna?

27. ¿Qué plan de capacitación ha desarrollado o planificado la CND para los funcionarios de Cardona, para que puedan iniciar dichos emprendimientos con alguna posibilidad de éxito?

28. ¿Qué asistencia económico financiera tiene prevista la CND para estos funcionarios, o todo se limita a un "retiro incentivado" y después que se arreglen como puedan, pues ya no sería más problema de la CND? En todo caso, ¿en cuánto consiste el monto de los despidos incentivados?

29. ¿Ha cumplido en esta situación la CND con los objetivos recogidos en la ley de su creación y para los que fue creada por iniciativa de Wilson Ferreira Aldunate?

30. ¿Qué razones se esgrimen por la CND ante la denuncia de persecución sindical realizada por funcionarios de la textil Cardona contra sus patrones de AGOLAN, empresa propiedad del Estado (CND), según la cual el jueves 26 de julio pasado fueron algunos autorizados a salir de la fábrica y al volver al trabajo no les permitieron entrar?

31. ¿Por qué la CND no consideró pagar al Fideicomiso del BROU -Republica AFISA- el importe del remate del inmueble de CEDETEX con las acciones del Nuevo Banco Comercial, recibidas del Ministerio de Economía y Finanzas como pago del saldo adeudado por este último como consecuencia de las diferentes quiebras bancarias del 2002, teniendo a su cargo las máquinas italianas?

Gustavo J. Lapaz. Senador.

CAMARA DE SENADORES

Montevideo, 13 de agosto de 2007.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa.
Presente.

De mi mayor consideración :

De acuerdo al Art. 118 de la Constitución de la República solicito trámite ante el Ministerio de Industria, Energía y Minería el siguiente

PEDIDO DE INFORMES

1. En referencia a CEDETEX, la memoria del año 2005 de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) indicaba que "Fue honrada una deuda de créditos laborales que se mantenía impaga (...). Se obtuvo la mayoría accionaría de CEDETEX por parte de CND, a través de la compra a varios de los socios de sus acciones por el valor de un dólar. Esto permitirá negociar junto al fideicomiso del BROU y otros acreedores una salida con fines productivos para esta planta textil." Pregunto: ¿Qué negociaciones se realizaron, si es que se inició alguna, frente al fideicomiso del BROU y a qué fines productivos se referían?

2. En caso de respuesta afirmativa a la pregunta anterior, ¿cuál fue el resultado de esas gestiones?

3. ¿Qué vínculo y documentación -cartas, compromisos, etc.- poseen la CND o el fideicomiso del BROU de las gestiones mantenidas?

4. ¿Qué gestiones se realizaron con el acreedor prendario de la maquinaria y cuál fue su resultado, detallando reuniones y temas, cartas, etc.?

5. ¿Qué estudios se realizaron de mercado, y de inversión, ya sea en conjunto con AGOLAN Juan Lacaze o sin ella, para encontrar una salida con fines productivos para la planta textil?, ¿qué documentación prueba la realización de esos estudios?, y ¿cómo se financiará el costo de reinstalación, teniendo en cuenta que actualmente AGOLAN S.A. es deficitaria financiera y económicamente?

6. En 2006, la CND hace pública la presentación de su plan estratégico para el período 2006-2010, donde al pie de cada diapositiva aparece la leyenda "Año del Uruguay Productivo" y en el punto Visión Actual, III) dice: "Estructuración de Proyectos de Inversión para la recuperación de la capacidad instalada - Gestión y Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores". Entonces, más allá de la producción a façon desarrollada por CEDETEX S.A. en favor de AGOLAN S.A., pregunto: ¿Qué otra gestión realizó la CND en relación a incorporar nuevos clientes para la textil de Cardona?

7. ¿Se discutió estructurar un nuevo proyecto de inversión sobre bases diferentes, teniendo en cuenta que el valor del activo fijo al momento del remate del inmueble y las maquinarias no sería relevante y su poca cuantía podría acompañar una participación de la propia CND junto a inversores privados?

8. ¿Cómo se dispuso la aplicación del acto administrativo que estableciera el traslado de la maquinaria, sin

previamente definir los aspectos laborales de los trabajadores?

9. ¿Qué significa "Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores" en el plan estratégico?

10. Habiendo permitido el remate del inmueble y solicitado el traslado de la maquinaria italiana, lo que sabía la CND que producía el desmantelamiento y desaparición física de CEDETEX, y la pérdida de la fuente laboral en el mediano plazo para sus trabajadores, por las pésimas condiciones propuestas exigidas que suponían el desarraigo del pueblo de Cardona, ¿qué otra solución social se manejó para evitar ese extremo?

11. En dicho plan estratégico se señalan 40 acciones por una nueva CND y en la número 25 repetía "Gestión y Venta de CEDETEX S.A.". Pregunto: ¿Cuáles fueron los cambios de la situación para que en el 2007 no se cumpliera aún la acción propuesta en el plan estratégico?

12. En octubre 2005, el Presidente de la CND viajó a España y, en exposición ante empresarios españoles, ofrece varias empresas, entre ellas, PLUNA y AGOLAN S.A., pero no ofrece CEDETEX S.A.

    Sin embargo, en junio 2006, en Chile, el Presidente de la CND expuso ante empresarios locales. Y la cartera de empresas que ofreció, bajo el título "Oportunidad de Negocios", incluyó "Industria Textil - CEDETEX S.A., Joint Venture - Adquisición Total o parcial del Capital accionario". Pregunto: ¿Qué elementos llevaba el Presidente de la CND para entusiasmar e interesar a posibles inversionistas chilenos, de cara a que Uruguay podría aprovechar las ventajas del TLC de Chile con EEUU?, ¿o esa oferta era simplemente retórica para la prensa? Como es claro, los trabajadores de CEDETEX tenían fundadas esperanzas en la gestión del Cr. Alvaro García (Presidente de CND) para lograr un futuro promisorio para la textil.

13. Lo curioso es que, al igual que en España, en Chile, García ofrece PLUNA, cuando todo el Uruguay sabía que el Ministerio de Economía y Finanzas había encargado a Ficus Capital la búsqueda de nuevos inversores. Pregunto: ¿Por qué no se utilizó a esta empresa nuevamente, si es que la CND no tiene capacidad gerencial para la búsqueda de nuevos inversores o el tiempo de sus autoridades está limitado a otros quehaceres más importantes que las dos decenas de trabajadores olvidados en ese rincón del país?

14. ¿Cuál es la actual situación de AGOLAN S.A., empresa dominante en relación a CEDETEX, cuyo Directorio mayoritario es el de la CND? En el ejercicio 2006 dio pérdidas y para el cierre 2007 también se esperan pérdidas que, así como los traslados propuestos de la maquinaria desde Cardona, deberá financiar la CND. Entonces, pregunto: ¿No sería más racional rever la decisión y realizar un correcto proyecto de inversión, con los estudios que nunca se hicieron, y poner en funcionamiento un emprendimiento productivo relevante en esa zona del país, máxime cuando las condiciones externas son favorables tanto en Brasil como Argentina, tradicionales compradores de los productos de CEDETEX y donde la propia PAYLANA hoy debe abastecerse desde la Argentina en sus hilados de carda?

15. ¿Cuánto costaba solicitar a las autoridades competentes explorar las chances de vender hilados de lana cardado a China -además de los tradicionales TOPS de lana lavada, como producto integrante de la cadena productiva y dado el poco volumen que ello implicaría para ese país- para convertir a CEDETEX en una realidad productiva con turnos las 24 hs?

16. ¿Por qué no se involucró al Ministerio de Relaciones Exteriores para que ayudara a obtener un mercado o nuevos inversores en el Uruguay Productivo para CEDETEX, y se procedió al remate sin haber explorado previamente estos pasos?

17. Más allá de esta posibilidad, pregunto: ¿Qué análisis técnico, económico y financiero se ha realizado para decidir el traslado de esa maquinaria a Juan Lacaze?, ¿se han considerado los gastos de traslado y reinstalación de la maquinaria y a cuánto dinero ascienden los mismos, teniendo en cuenta la obra civil, el desmontaje, montaje, tiempo de operaciones, fletes, manipulación, contratación de mano de obra italiana, etc.?

18. ¿Se ha evaluado cuál es la mejora de costos de producción, manteniendo la situación actual, y en la situación proyectada?

19. ¿Se ha calculado cuál sería el impacto sobre la ex - CEDETEX de invertir en su planta un monto equivalente a los gastos que se originarán por el traslado a Juan Lacaze y cómo podría mejorarse así la productividad y producción en Cardona?

20. ¿Se realizaron estudios serios y bien fundamentados con otros inversores a fin de poder continuar con esta empresa antes del Decreto del Poder Ejecutivo del 2 de julio último

21. Según manifestaciones de vocero de la CND, el 19 de octubre de 2006, cuando se remató el edificio y solar de campo de la textil CEDETEX, que se cumplió en Montevideo en Solís 1463 casi 25 de Mayo, que compró el Banco República, la explicación que dio fue que lo hizo para asegurar la fuente laboral, pero muy extrañamente se negocia el boleto del remate con

un particular. ¿Cuál es la seguridad laboral que se pretendía hacer creer que se daba a los trabajadores? El fideicomiso del BROU fue quien se adjudicó primariamente el remate, cuyo boleto fue cedido a los actuales propietarios. ¿Cuál fue la gestión de CND ante República AFISA?

22. ¿Se ha considerado el costo efectivo de la mano de obra de Cardona que debería trasladarse diariamente a Juan Lacaze? Téngase en cuenta que se deberían incluir los gastos de traslado por persona, más su alimentación, más del IRPF, el valor del tiempo insumido por los viajes (más de dos horas entre ida y vuelta) lo que reduciría la jornada de producción efectiva a menos de seis horas.

23. ¿Por qué no se consideró mantener los trabajos de cardado e hilado actuales, ampliar la base de clientes e incorporar nueva maquinaria complementaria -digamos telares, husos, etc.- o nueva maquinaria complementaria de acuerdo a los requerimientos actuales de importación de Argentina, Brasil, Chile, etc.?

24. Si AGOLAN Juan Lacaze no tiene trabajo para la totalidad de su plantilla y debe mandar gente al seguro de paro, ¿cómo se puede asegurar que el próximo envío al seguro de paro no será el de los funcionarios de Cardona que son más caros y trabajarán menos horas (debido al tiempo de traslados) que los de AGOLAN? Esta situación crea un problema futuro a la plantilla, ya que en devenir del tiempo los actuales funcionarios de AGOLAN dirán con toda razón que los de ex CEDETEX tienen privilegios frente a ellos.

25. ¿Es veraz que tal como surge del acta del día 16 de julio de 2007 realizada ante el MTSS; la CND, para que los obreros optaran por el retiro incentivado, los apoyaría con nuevos emprendimientos cuando hace más de un año y medio que la misma no está propiciando ni apoyando créditos para ese prometido desarrollo? Si es así, solicito formal y debidamente documentado tal ofrecimiento.

26. Si la respuesta es afirmativa al ítem anterior, ¿cuáles son los emprendimientos que la CND ha considerado que podrían iniciar en Cardona los actuales funcionarios de ex - CEDETEX y que les podrían permitir en el futuro mantener una vida digna?

27. ¿Qué plan de capacitación ha desarrollado o planificado la CND para los funcionarios de Cardona, para que puedan iniciar dichos emprendimientos con alguna posibilidad de éxito?

28. ¿Qué asistencia económico financiera tiene prevista la CND para estos funcionarios, o todo se limita a un "retiro incentivado" y después que se arreglen como puedan, pues ya no sería más problema de la CND? En todo caso, ¿en cuánto consiste el monto de los despidos incentivados?

29. ¿Ha cumplido en esta situación la CND con los objetivos recogidos en la ley de su creación y para los que fue creada por iniciativa de Wilson Ferreira Aldunate?

30. ¿Qué razones se esgrimen por la CND ante la denuncia de persecución sindical realizada por funcionarios de la textil Cardona contra sus patrones de AGOLAN, empresa propiedad del Estado (CND), según la cual el jueves 26 de julio pasado fueron algunos autorizados a salir de la fábrica y al volver al trabajo no les permitieron entrar?

31. ¿Por qué la CND no consideró pagar al Fideicomiso del BROU -Republica AFISA- el importe del remate del inmueble de CEDETEX con las acciones del Nuevo Banco Comercial, recibidas del Ministerio de Economía y Finanzas como pago del saldo adeudado por este último como consecuencia de las diferentes quiebras bancarias del 2002, teniendo a su cargo las máquinas italianas?

Gustavo J. Lapaz. Senador."

6) INASISTENCIAS

SEÑOR PRESIDENTE.- Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 53 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias, en el caso de que hayan existido.

(Se da de las siguientes:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

A la sesión ordinaria del 3 de julio, faltó con aviso el señor Senador Larrañaga; a la sesión extraordinaria del mismo día, faltó con aviso el señor Senador Larrañaga, y sin aviso, el señor Senador Lara; a la sesión extraordinaria del 17 de julio, faltó con aviso el señor Senador Lorier, y sin aviso, el señor Senador Leglise; a la sesión extraordinaria del 31 de julio, faltó con aviso el señor Senador Abreu; a la sesión extraordinaria del 1º de agosto, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu y Lorier; a la sesión extraordinaria del 7 de agosto no se registraron inasistencias, y a la sesión extraordinaria del 8 de agosto, faltó con aviso el señor Senador Larrañaga.

En lo que respecta a las inasistencias de los señores Senadores a sus respectivas comisiones, cabe informar que:

- A la sesión de la Comisión Especial de Deporte del 3 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Ramela y Lara.

- A la sesión de la Comisión de Constitución y Legislación del mismo día, faltó con aviso el señor Senador Gallinal.

- A la sesión de la Comisión de Población, Desarrollo e Inclusión del 9 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Heber y Lorier; a la del 16 de julio, faltaron con aviso la señora Senadora Dalmás y los señores Senadores Lorier, Saravia y Heber; a la del 23 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Heber y Lorier; y a la del 13 de agosto, faltó con aviso el señor Senador Heber.

- A la sesión de la Comisión de Asuntos Internacionales del 10 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Bentancor, Heber y Sanguinetti.

- A la sesión de la Comisión de Salud Pública del 10 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Cid y Da Rosa; a la del 17 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Alfie, Antía, Cid y Da Rosa; y a las del 24 y 31 de julio, faltó con aviso el señor Senador Perdomo.

- A la sesión de la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial del 11 de julio, faltó con aviso el señor Senador Lapaz.

- A la sesión de la Comisión de Defensa Nacional del 23 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Fernández Huidobro y Saravia.

- A la sesión de la Comisión de Presupuesto del 25 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Korzeniak y Penadés.

- A la sesión de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del 4 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Heber, Larrañaga y Michelini; a la del 5 de julio de la hora 14, faltaron con aviso los señores Senadores Cardoso, Heber, Larrañaga y Ramela; a la del 9 de julio, faltó con aviso el señor Senador Korzeniak; a la del 10 de julio, de la hora 9, faltaron con aviso los señores Senadores Larrañaga, Michelini, Ramela y Vaillant, y a la de la hora 15, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu y Heber; a la del 11 de julio, de la hora 9, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu y Ramela y a la de la hora 15, faltó con aviso el señor Senador Abreu; a la del 12 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu, Heber y Larrañaga; a la del 16 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu y Heber; a la del 17 de julio, faltaron con aviso los señores Senadores Abreu, Heber, Larrañaga y Long; a la del 19 de julio, de la hora 9, faltaron con aviso los señores Senadores Korzeniak y Penadés y a la de la hora 15, faltaron con aviso los señores Senadores Heber y Korzeniak; a la del 1º de agosto, faltó con aviso el señor Senador Abreu; y a las del 2 y 3 de agosto faltaron con aviso los señores Senadores Abreu y Larrañaga".

7) SOLICITUDES DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de una solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Amaro solicita licencia desde el día 17 al 20 de agosto, inclusive".

- Léase.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Montevideo, 13 de agosto de 2007.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa
Presente

Cúmpleme dirigirme a Ud. a los efectos de solicitar al Cuerpo que Ud. preside licencia por motivos particulares desde el día 17 de agosto hasta el 20 inclusive, convocando a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda a Ud. atentamente

Juan Justo Amaro. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

- 14 en 16. **Afirmativa.**

Oportunamente se convocará al señor Senador Martín Aguirrezabala.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente)

"El señor Senador Lara Gilene solicita licencia de acuerdo con el artículo 1º, literal D), de la Ley Nº 17.827"

- Léase.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Montevideo, 9 de agosto de 2007.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa

De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente, quien suscribe, Julio C. Lara Gilene, Senador de la República, se dirige a Ud. a fin de notificarle que en el día de ayer se pidió licencia invocando la causal dispuesta por el artículo 1º literal C) 'Misión Oficial' de la Ley Nº 17.827, habiendo incurrido el suscrito en un error en la fundamentación del pedido de la Licencia, puesto que debió fundarse la solicitud en lo dispuesto por el artículo 1º literal D) 'Ausencia en virtud de obligaciones notorias, cuyo cumplimiento sea de interés público, inherentes a su investidura académica o representación política dentro o fuera del país', asimismo es de orden establecer las condiciones de este viaje. En primer lugar, el viaje se efectúa sin cobro de viáticos, los gastos del mismo corren por cuenta de los organizadores y en segundo lugar vale aclarar que si bien la invitación no es oficial, las actividades del suscrito en los países estarán vinculadas al conocimiento de parlamentarios de estos países, dado que la invitación que le fuera efectuada fue por su investidura como representante político de nuestro Estado.

Por todo lo expuesto, solicita que se ponga a consideración de la Cámara esta situación a fin de que se vote la licencia por la causal dispuesta por el art. 1º literal D de la Ley Nº 17.827.

Sin más saluda a Ud. muy atte.

Julio C. Lara Gilene. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada por el señor Senador Lara Gilene invocando la causal dispuesta por el literal D) del artículo 1º de la Ley Nº 17.827.

(Se vota:)

- 14 en 17. **Afirmativa.**

SEÑOR BARAIBAR.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BARAIBAR.- Señor Presidente: he votado afirmativamente esta solicitud de licencia con los alcances que se señalan en la nota, pero tengo una duda que espero aclarar para futuras instancias. Tengo entendido -por lo menos en la Cámara de Representantes es así, pero no siempre los procedimientos coinciden- que cuando se vota una misión oficial, debe haber un informe a favor de la Comisión en la que se haya presentado la solicitud. Insisto en que no sé si en el Senado es así, pero quería dejar planteada la inquietud para el futuro.

8) DESMANTELAMIENTO DE LA TEXTIL CEDETEX

SEÑOR PRESIDENTE.- Ingresando a la hora previa, tiene la palabra el señor Senador Lapaz.

SEÑOR LAPAZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

"He venido a plantear un problema que incumbe a todo el país, pero, en particular atañe a los sorianenses a los que, a pesar del carácter de esta Cámara, tengo el orgullo de representar. Y me tomo muy en serio esa delegación. Por eso hoy debo referirme al desguazamiento que sufre la planta de la textil cardonense CEDETEX, otrora una esperanza y luego un ejemplo.

CEDETEX o AGOLAN Cardona es también la historia de un completo conjunto de las máquinas textiles que fueron donadas a fines de los ochenta por el Gobierno de Italia a Uruguay y que el Gobierno nacional de turno determinó que se instalaran en Cardona.

Maquinaria de última generación en su momento y aún hoy con todas las posibilidades de ser el fundamento de un emprendimiento próspero en una ciudad pujante.

Población que se mantiene expectante y hasta un poco confundida, porque la encargada de la maquinaria, la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) fue a explicar a funcionarios y ciudadanía de Cardona y Florencio Sánchez el porqué solicitó a la Presidencia de la República un decreto para trasladar las máquinas a Juan Lacaze, mucho tiempo después.

Este Gobierno ha insistido en que los trabajadores están primero, y ¿qué pasó en este caso? ¿Por qué se quieren llevar esas máquinas a Juan Lacaze, a otra textil de la CND?

¿Por qué este apuro de la CND por desmantelar la maquinaria de Cardona? Parece más lógico y hasta socialmente más atinado pensar que con un buen gerenciamiento se puede revertir la situación en la textil cardonense. En una expresión: tenerle fe a Cardona, más si la CND puede hacer un llamado para seleccionar un técnico especializado en industria textil que gerencie CEDETEX y buscar un acercamiento con los nuevos dueños del local para continuar con el emprendimiento sin mudanzas ni traslado de trabajadores.

Sin duda, no puedo pensar otra cosa, los directivos de la Corporación saben que Uruguay negociará textiles con los Estados Unidos por intermedio del TLC de Chile, y que nuestro país integra el grupo de países que invertirán siete millones de dólares en un proyecto de promoción de uso de prendas de vestir de lana en Estados Unidos, medida que fue acordada en el 2005 en la reunión anual de la Internacional Wool Textile Organization.

También deben saber que se están capacitando vendedores y que para fortalecer el programa ya se firmaron acuerdos con dos cadenas de tiendas norteamericanas de importancia como la 'Dillard's' y 'Saks Fifth Avenue', y que en Milán y París, ya se presentaron las colecciones para primavera/verano 2008, donde se aprecia un mayor incremento del porcentaje de lana en las confecciones. Y que la 'The Woolmark Co.' indica que para los años 2009 y 2010 la demanda comenzará a recuperarse y podría llegar a totalizar aproximadamente 1.250 millones de kilos de lana, entre la que estará la producción uruguaya.

Con estas perspectivas, la CND se propone 'desvestir a CEDETEX' para 'vestir a Agolán', y las preguntas están en los pensamientos, conversaciones, discusiones de los cardonenses, y a las exigencias que surgen de ese medio social y que debemos satisfacer. Por eso planteo las siguientes interrogantes:

1. En referencia a CEDETEX, la memoria del año 2005 de la CND indicaba que 'Fue honrada una deuda de créditos laborales que se mantenía impaga [...]. Se obtuvo la mayoría accionaria de CEDETEX por parte de CND, a través de la compra a varios de los socios de sus acciones por el valor de un dólar. Esto permitirá negociar junto al fideicomiso del BROU y otros acreedores una salida con fines productivos para esta planta textil.' Pregunto: ¿Qué negociaciones se realizaron, si es que se inició alguna, frente al fideicomiso del Banco de la República Oriental del Uruguay y a qué fines productivos se referían? ¿Cuál fue el resultado de esas gestiones?

2. ¿Qué gestiones se realizaron el acreedor prendario de la maquinaria y cuál fue su resultado?

3. ¿Se discutió estructurar un nuevo proyecto de inversión sobre bases diferentes, teniendo en cuenta que el valor del activo fijo al momento del remate del inmueble y las maquinarias no sería relevante y su poca cuantía podría acompañar una participación de la propia CND junto a inversores privados?

4. ¿Cómo se dispuso la aplicación del acto administrativo que establece el traslado de la maquinaria en julio pasado, sin previamente definir los aspectos laborales de los trabajadores?

5. ¿Qué significa 'Venta de CEDETEX S.A. y Búsqueda de Inversores' en el plan estratégico?

6. ¿Qué otra solución social se manejó para evitar el traslado de la maquinaria?

7. ¿Cuáles fueron los cambios de la situación para que en el 2007 no se cumpliera aún la acción propuesta en el plan estratégico anunciado?

8. ¿Qué elementos llevó el Presidente de la CND para interesar a posibles inversionistas chilenos en junio del 2006, de cara a que Uruguay podría aprovechar las ventajas del TLC de Chile con Estados Unidos?

9. ¿Se utilizó a Ficus Capital, si es que la CND no tiene capacidad gerencial, para la búsqueda de nuevos inversores?

10. ¿Cuál es la actual situación de AGOLÁN S.A., empresa dominante en relación a CEDETEX, cuyo Directorio mayoritario es el de la CND? En el Ejercicio 2006 dio pérdidas y para el cierre 2007 también se esperan pérdidas que deberá financiar la Corporación Nacional para el Desarrollo. ¿No sería más racional rever la decisión y realizar un correcto proyecto de inversión con los estudios que nunca se hicieron, con las condiciones externas favorables en Brasil y Argentina, y la propia PAYLANA que hoy debe abastecerse desde la Argentina?

11. ¿Se solicitó a las autoridades competentes explorar las chances de vender hilados de lana cardado a China?

12. ¿Se involucró al Ministerio de Relaciones Exteriores para que ayudara a obtener mercados o nuevos inversores?

13. ¿Qué análisis técnico, económico y financiero se ha realizado para llevar esa maquinaria a Juan Lacaze? ¿A cuánto ascienden los gastos de traslados y reinstalación de la maquinaria?

14. ¿Se ha calculado cuál sería el impacto sobre la ex-CEDETEX de invertir en su planta un monto equivalente a los gastos que se originarán por el traslado a Juan Lacaze, y cómo podría mejorarse Cardona? ¿Se ha evaluado cuál es la mejora de costos de producción comparando la situación actual con la proyectada?

15. Según vocero de la CND, en octubre pasado, cuando se remató el edificio y solar de campo de la textil CEDETEX, que compró el BROU, lo hizo para asegurar la fuente laboral, pero muy extrañamente se negocia después el boleto del remate con particulares. ¿Cuál es la seguridad laboral que se pretendía hacer creer que se daba a los trabajadores? ¿Cuál fue la gestión de CND ante República AFISA?

16. ¿Por qué no se consideró mantener los trabajos de cardado e hilado actuales, ampliar la base de clientes e incorporar nueva maquinaria complementaria de acuerdo con los requerimientos actuales de importación?

17. Si AGOLÁN Juan Lacaze no tiene trabajo para la totalidad de su plantilla y debe mandar gente al seguro de paro, ¿cómo se puede asegurar que el próximo envío al seguro de paro no será el de los funcionarios de Cardona?

18. ¿Cuáles son los emprendimientos que la CND sugiere en Cardona para los actuales empleados de ex-CEDETEX? ¿Qué plan de capacitación ha desarrollado o planificado para esos funcionarios? ¿Qué asistencia económico financiera tiene prevista para ellos?

19. ¿Ha cumplido en esta situación la CND con los objetivos recogidos en la ley de su creación y para los que fue creada por iniciativa de Wilson Ferreira Aldunate?

20. ¿Qué razones esgrime la CND ante la denuncia de persecución sindical realizada por empleados de la textil Cardona contra sus patrones de AGOLAN, empresa propiedad del Estado (CND), según la cual el jueves 26 de julio pasado fueron algunos autorizados a salir de la fábrica y al volver al trabajo no les permitieron entrar?

21. ¿Por qué la CND no consideró pagar al Fideicomiso del BROU -República AFISA- el importe del remate del inmueble de CEDETEX con las acciones del Nuevo Banco Comercial, recibidas del Ministerio de Economía y Finanzas como pago del saldo adeudado por este último como consecuencia de las diferentes quiebras bancarias del 2002, teniendo a su cargo las máquinas italianas?

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras pase a la Presidencia de la República, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, a los Ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, a la Corporación Nacional para el Desarrollo, al Banco de la República, a República AFISA, a la Dirección Nacional de Industrias, a la Embajada de Italia en Uruguay, a las Intendencias Municipales y Juntas Departamentales de Soriano y Colonia, y Juntas Locales de Cardona y Florencio Sánchez.

Muchas gracias".

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor Senador.

(Se vota:)

- 18 en 19. **Afirmativa.**

9) NUMERO ESPECIAL DE LA REVISTA "SU CASA", DE COSTA RICA, SOBRE URUGUAY

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la hora previa, tiene la palabra el señor Senador Baráibar.

SEÑOR BARAIBAR.- Señor Presidente: días pasados he recibido del Diputado Longo -integrante de nuestra fuerza política-, representante nacional por el departamento de Flores, una nota que dice lo siguiente: "Por mi intermedio el Embajador de Uruguay en Costa Rica, Sr. Octavio Brugnini, hace llegar a usted la Revista de esa Nación 'Su Casa', la cual imprimió un número especial conmemorando su 7º aniversario. En ella y como consecuencia de la gestión realizada a esos efectos por nuestro Embajador muestra los atractivos turísticos de nuestro país.

Informo a usted que en la visita realizada días pasados por nosotros a Costa Rica, tuvimos un aporte y apoyo inestimable del Sr. Embajador, lo que prestigia a nuestros servicios del Ministerio de Relaciones Exteriores."

Esto, sin duda, no hace más que corroborar la actuación del Embajador Brugnini que, como recordarán, antes de asumir su tarea en Costa Rica fue el nexo entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Senado de la República, en virtud de lo cual desarrollamos un trabajo positivo y constructivo.

Tengo en mi poder la Revista "Su Casa", que tiene 200 páginas, editada a todo color y en muy buena calidad de papel. Voy a pasar a leer algunos de sus párrafos. La nota de su editora, Sophía Yassine, dice lo siguiente: "Estamos celebrando el séptimo aniversario de Su Casa, revista de arquitectura contemporánea, con un contenido editorial sólido, donde convergen el gremio de expertos arquitectos, diseñadores y decoradores. A lo largo de estos años hemos cosechado muchos éxitos gracias a la fidelidad de nuestros lectores.

Según la decimotercera oleada del Estudio General de Medios, Su Casa es leída por 59.799 personas."

Más adelante, continúa: "Como parte de esta celebración, hemos preparado un especial sobre Uruguay, que abarca desde las casas más exclusivas en Punta del Este hasta las playas y sitios más apetecidos de la llamada Perla del Sur.

También le presentamos la Torre de ANTEL, el edificio más polémico y emblemático de Montevideo por su diseño y su arquitectura moderna. Su autor Carlos Ott, es además conocido mundialmente por su obra maestra, La Ópera de la Bastilla, en París". Este profesional conversó con "Su Casa" en donde se incluye un extenso reportaje.

La editora continúa expresando: "Por último, a nombre de todo nuestro equipo quiero manifestar un especial agradecimiento al embajador de la República Oriental del Uruguay en Costa Rica, Octavio Brugnini, quien nos extendió la invitación para visitar ese país mágico, al Ministerio de Turismo de Uruguay y a Cristina Esteves, nuestra productora y guía durante el viaje."

Y la Revista, a través de sus páginas, presenta algunas

casas de Punta del Este. Una de ellas es la Le rêve, y en la revista la titulan “Pasión y Glamour” y luego dicen: “Cinco reconocidas firmas de arquitectos respondieron al concurso convocado por los dueños de este proyecto en Punta del Este. Al final, la adjudicación la obtuvo el arquitecto Marcelo Daglio, pues logró plasmar mejor el estilo de vida de los propietarios”. El arquitecto Marcelo Daglio, es un profesional uruguayo, joven y graduado en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República.

Otra casa que figura en la revista es la títulada: “Entre el mar y el campo. Ubicada en tierras de la antigua estancia La Carolina, a pocos minutos del centro de Punta del Este y con una excelente vista a la Isla de Lobos, Isla Gorriti y Península, el arquitecto Juan Bautista Firpo diseñó esta residencia que se destaca por su arquitectura simple y en plena armonía con la naturaleza. Este arquitecto argentino, nació en Buenos Aires y trabajó en un estudio muy famoso de ese país y también en el Uruguay, concretamente, en el estudio Sánchez Elía, Peralta Ramos y Agostini.

Otra de las viviendas se destaca con el título: “Casa Desafío. Geometría frente al mar. Estudio L3 Arquitecto proyectó esta casa de veraneo, ubicada en Punta Ballena en Maldonado, en un terreno en pendiente, escarpado y rocoso, cercano al mar y rodeado por un pequeño bosque de eucaliptos y pinos”.

Las cuatro casas son presentadas con profusión de fotos.

Por otro lado, se muestra la “Casa Sureste” y se expresa lo siguiente: “Simple y sofisticada. Punta Piedra es uno de los lugares más exclusivos de Punta del Este. En él se ubica una vivienda que responde claramente a su particular emplazamiento: un solar largo y angosto. Para tomar ventaja del terreno, el arquitecto Martín Gómez invirtió la distribución de los espacios”.

A continuación, la revista hace referencia a la Torre de ANTEL y presenta fotos realmente espléndidas. He visto muy pocas fotos como éstas, con tanta nitidez, lucidez y calidad desde el punto de vista arquitectónico.

Luego, se publican muy buenas fotos de la arquitectura del World Trade Center Montevideo, ubicado -como sabemos- en Luis Alberto de Herrera y 26 de Marzo. Al respecto, se dice lo siguiente: “Integrado plenamente a su entorno natural, con la vista panorámica de la ciudad y del Puerto del Buceo, el World Trade Center Montevideo es, sin duda, una de las grandes iniciativas empresariales de Uruguay. El proyecto urbanístico vincula dos elementos difíciles de conjugar: ubicación estratégica y arquitectura contemporánea”.

Más adelante, figura un largo reportaje a Carlos Ott, referido fundamentalmente a su experiencia como arquitecto. Voy a leer una síntesis de su perfil, puesto de manifiesto bajo el título “Breves de Carlos Ott”. Dice así: “Un objeto: un lápiz. Un material: hormigón. Un sonido: una nota musical. Un color: verde. Una textura: rugoso. Una palabra: poder. Un siglo: XXI. Un paisaje: bucólico. Una comida: porotos (frijoles). Un mueble: un sillón. Un espacio de la casa: el estudio. Una ciudad: Montevideo. Un maestro: un profesor. Arquitectura: barroca”.

La revista también publica un reportaje -esta es la única parte que no se refiere a nuestro país-, nada más ni nada menos que al famoso arquitecto británico Richard Rogers, que “ha sido designado como el ganador del premio Pritzker de 2007, galardón que nació en 1979 y considerado el más importante de cuantos se entregan en la disciplina de la arquitectura”.

Como si todo lo anterior fuera poco, se hace referencia a “Uruguay. Un país para enamorar” y se expresa: “Por sus bellezas naturales, por la especial conjunción de su clima y su geografía, por la vocación de su gente, Uruguay es conocido como la ‘Perla del Sur’. Montevideo, Colonia de Sacramento, Piriápolis y Punta del Este son algunas de las ciudades que fueron recorridas por Su Casa”. El grupo de fotógrafos y redactores de la revista vino especialmente a tomar fotos de nuestro país. En la publicación se muestran fotos del Palacio Legislativo, del Palacio Salvo, de la Puerta de la Ciudadela, de la Rambla de Pocitos, de Colonia, del Puerto del Buceo, de Piriápolis, de la Peatonal Sarandí, del Teatro Solís, entre otros.

Más adelante, refiriéndose ahora a Punta del Este como balneario, se dice lo siguiente: “Adrenalina pura. Punta del Este es el balneario más sofisticado y renombrado de Sudamérica. Combina todos los opuestos en su oferta: playas impetuosas y mansas, calor durante el día y brisa refrescante en la noche”.

En las últimas páginas figura una información de la empresa panameña Copa Airlines. Precisamente allí se informa que esta aerolínea tiene vuelos directos a Montevideo y que a partir de mañana va a tener vuelos directos Montevideo - Panamá los siete días de la semana. Quienes hemos viajado alguna vez en esa compañía sabemos que relaciona a toda Centroamérica con Panamá lo que, al mismo tiempo, nos permite un vínculo más estrecho con esa zona.

En síntesis, este es un extraordinario esfuerzo gratuito que ha hecho nuestro embajador en Costa Rica, Octavio Brugnini, hombre muy inquieto que, realmente, ha permitido dar difusión a nuestro país, con una calidad fotográfica y un rigor desde el punto de vista editorial encomiable; este es un ejemplo a seguir.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea remitida a la Presidencia de la República, a los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de Turismo y Deporte, a la Embajada del Uruguay en Costa Rica, a las Intendencias

Municipales de Montevideo y Maldonado, a ANTEL, a las Facultades de Arquitectura de la Universidad de la República y de la ORT, a la Liga de Turismo y Fomento de Punta del Este y a las Comisiones de Asuntos Internacionales de las Cámaras de Senadores y de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor Senador.

(Se vota:)

- 19 en 21. **Afirmativa.**

10) VALENTINES. INSTALACION DE UNA REPETIDORA DE CANAL 5 EN ESA LOCALIDAD

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la hora previa, tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- Señor Presidente: fundamentalmente vamos a plantear algunas inquietudes que nos han hecho llegar vecinos de Treinta y Tres. En cierta forma, intentamos lograr que los uruguayos seamos iguales en todo el país; esto no es cierto, pero por lo menos estamos tratando de que así sea.

Concretamente, traigo un pedido para la Dirección Nacional de Comunicaciones, que quisiera que también llegara al Presidente de la República. Se trata de una solicitud de los vecinos de Valentines, quienes pretenden tener una repetidora de Canal 5 en su localidad. Esto, que parece muy pequeño -cosas pequeñas para el mundo, pero grandes para mí-, también pasó hace muchos años en Vergara. Allí tenían posibilidad de ver televisión brasileña y, por eso, conocían más al Presidente, a los Ministros y a los políticos de ese país que a los nuestros. Esa realidad se advierte mucho en el litoral, donde se conoce más lo argentino que lo uruguayo. No es el caso de Valentines, porque no está ubicado en ninguna zona limítrofe.

Los vecinos vienen haciendo esta solicitud desde el 11 de mayo del año 2000. Volvieron a insistir en el correr de este período y enviaron una nota en la que se expresa lo siguiente: “Corresponde le aclare que Valentines se trata de un pequeño poblado de aproximadamente 1.000 habitantes de los cuales un gran porcentaje son niños y ancianos. No existe un centro de esparcimiento u otra diversión diferente a las actividades al aire libre, por lo que en invierno y en determinados horarios no existe otra distracción que mirar televisión.

Por su parte, el poder adquisitivo de los habitantes de Valentines es poco y la mayoría de las familias no se encuentran en condiciones de contratar el servicio de Televisión por cable si lo hubiera”.

Es así que se presentó una cantidad importante de firmas y se hicieron algunas gestiones. Vale la pena tener en cuenta un hecho insólito. En una oportunidad les preguntaron de qué lugar de Salto es Valentines, por lo que en una carta se responde lo siguiente: “En primer lugar, corresponde aclarar que la solicitud de la compareciente no es para el Departamento de Salto, sino que refiere a la Localidad de Valentines, ubicada en el límite de los Departamentos de Treinta y Tres y Florida”.

Estos son hechos reales que ocurren, pero tratamos y trataremos de que estas desigualdades sean cada vez menores; quizás entre todos lo podremos lograr.

Por todo esto, quisiera que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Dirección Nacional de Comunicaciones y a la Presidencia de la República.

11) VALENTINES. SOLICITUD DE TRANSPORTE PARA TRASLADO DE ESTUDIANTES

SEÑOR PRESIDENTE.- Para referirse a otro tema, tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- Señor Presidente: también desde Valentines se formula una solicitud -ya se cursó el trámite correspondiente- al Consejo de Educación Secundaria y a la Presidencia, que dice: “Los abajo firmantes, vecinos de la localidad de Valentines localidad ubicada en la intersección de los departamentos de Treinta y Tres y Florida, con domicilio real en esta localidad [...] nos presentamos ante Usted al amparo de lo dispuesto en el artículo 30 de la Constitución de la República en los siguientes términos:

Que vienen a solicitar tenga a bien esa Administración o cualquier órgano sometido a jerarquía o que se coordine con ese Ente que por los medios jurídicos que se estime apropiados se proporcione a esta localidad un medio de transporte para su utilización por 17 jóvenes estudiantes de entre 12 y 16 años de edad, de escasos recursos económicos con el fin de asistir al Liceo de la localidad de Cerro Chato que se sitúa a 20 kilómetros de distancia.

Motivan nuestra solicitud los siguientes hechos:

Que Valentines carece de Liceo.

La imposibilidad de que dichos jóvenes puedan por sus propios medios (personales o familiares) solventarse la locomoción para asistir a sus clases liceales durante el año lectivo.

Que en el pasado durante un período se solucionaron parcialmente esos obstáculos con un micro que proporcionó la Intendencia Municipal de Treinta y Tres”.

Corresponde aclarar que actualmente, también se utiliza

un micro que ha dado dicha Comuna, pero se solicita un ómnibus para el traslado de los estudiantes de Valentines a Cerro Chato.

12) CARENCIAS EN LAS VIVIENDAS UBICADAS EN BARRIOS HUMILDES DE TREINTA Y TRES

SEÑOR PRESIDENTE.- Para referirse a otro tema, tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- También nos queremos referir a un hecho que en este momento es muy grave. En el período en que fui Intendente, durante los años 1995 a 2000, constatamos que el 40% de las casas de algunos barrios muy humildes de Treinta y Tres y de localidades del interior, no tenían baños. Es un hecho extraordinariamente grave y constituye una injusticia tremenda de la sociedad para con estos vecinos. A través de este medio, solicitamos al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente -sabemos que también ha sido motivo de preocupación del Intendente Municipal actual- que se solucione rápidamente este caso excepcional.

13) NECESIDAD DE ENCONTRAR UNA SOLUCION ENERGETICA

SEÑOR PRESIDENTE.- Para referirse a otro tema, tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- A continuación, muy brevemente deseo comentar algunos hechos vinculados al tema energético.

Actualmente, estamos gastando U$S 1:525.560 en energía. Es bueno valorar las cosas que hay que hacer en energía dentro de cincuenta años y no a corto plazo, pero hay que empezar desde ahora porque, de lo contrario, el tiempo se nos viene encima y en diez años los uruguayos habremos gastado doce teravatios anuales. Al día de hoy llevamos gastados ocho teravatios, y como el promedio de energía hidráulica es de seis, ello significa que vamos a precisar el doble.

La matriz energética de nuestro país, en la actualidad, es muy sencilla: se trata de energía hidráulica, térmica y de importación. Esto parece una constante. Desde principios de siglo no ha habido un plan maestro ni una política de Estado en materia energética. Vemos con buenos ojos la intención del Ministro de formar una Comisión para hablar de este tema; pero cuando estuvo en Treinta y Tres, le dijimos que, en la medida en que simplemente fuera una Comisión que discutiera ideas, sería muy difícil resolver el tema. Entendemos que hay que promover propuestas claras, concretas, en energía, a 50 años, con cosas reales, sin fantasías, como la que escuchamos hace pocos días del señor Presidente Chávez, que aclaro que nos merece mucho respeto. ¡Terminemos con estas cosas y vayamos a buscar las soluciones finales!

En la Central de Salto Grande se invirtieron U$S 1.500:000.000 y, sin duda, le costó a los vecinos muchos años de lucha permanente. Con seguridad que en ese entonces se pensó que era un disparate, pero hoy es impensable el Uruguay sin la represa de Salto Grande, que se pagó en doce años. Desde ese momento -o sea, desde 1994- hasta hoy, hemos ahorrado más de U$S 10.000:000.000 en fueloil. Este tema de energía que también debemos resolver ahora, va a costar U$S 1.700:000.000, pero hay que hacerlo, porque después podemos llegar a decir lo mismo que con respecto a Salto Grande: "¡Qué hubiera sido del Uruguay si no hubiéramos invertido U$S 1.500:000.000!" Tenemos que buscar soluciones de fondo para ser autónomos y no seguir siendo dependientes.

Brevemente, quiero informar que los costos variables de la Sala B de la Central Batlle al día de hoy, 14 de agosto, ascienden a U$S 140,60 el megavatio/hora, en tanto los de la 5ª Unidad son U$S 108,80, los de Punta del Tigre, U$S 184,30 y los de La Tablada, U$S 206. La importación desde el Brasil, que el pasado año fue de U$S 60, ahora llega a la cifra de U$S 128,70.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se van a votar los trámites solicitados por el señor Senador Campanella.

(Se vota:)

- 20 en 20. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

14) PROBLEMATICA DE LOS ASENTAMIENTOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la hora previa, tiene la palabra el señor Senador Antía.

SEÑOR ANTÍA.- Señor Presidente: deseo referirme a un tema que es relevante en todo el país, sobre todo en los departamentos del sur del país -Montevideo, Canelones y Maldonado-, y que afecta a más de un ciento de miles de personas: los asentamientos. Voy a citar un ejemplo concreto para que se vean las dificultades que hoy se están padeciendo y los riesgos a los cuales podemos llegar.

En forma reiterada, se hace hincapié en la importancia que tiene para este Gobierno el Uruguay social, la integración y la equidad de los uruguayos. En especial, se ha declarado que la problemática de los asentamientos amerita una rápida y eficiente intervención de este Poder Ejecutivo. A modo de ejemplo, analicemos lo que el Presidente de la República dijo en la ciudad de Salto, en ocasión del primer Consejo de Ministros, comprometiendo al señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, arquitecto Arana. Concretamente, señaló que respecto al Programa de Integración de Asentamientos Irregulares (PIAI), el objetivo de dicho Ministerio para ese año, era

llegar al 80% de los asentamientos irregulares existentes, con obras de infraestructura, equipamiento barrial y trabajo social.

El avance al día de hoy dista mucho de ese resultado. Como ejemplo, voy a citar las cifras que manejamos en el departamento de Maldonado, que podrán ser o no extrapolables. Quisiera hacer un llamado de atención a este Cuerpo para corregir algunas situaciones que hay que modificar, a fin de lograr resultados.

En el año 2000, Maldonado tenía más de siete mil quinientas personas viviendo en asentamientos. Había doce o trece asentamientos, algunos con ochocientas o novecientas personas, con cien, trescientas u ochocientas familias. También registramos otros asentamientos un poco más pequeños. En definitiva, había más de dos mil quinientas familias dispersas en distintos asentamientos. En nuestro Gobierno -en el del Partido Nacional- se erradicó totalmente un asentamiento compuesto por trescientas treinta familias y se iniciaron con el PIAI dos programas que funcionaron perfectamente bien. Hoy, están peligrando las instancias finales de uno de ellos y de ahí nuestro llamado de atención. En el asentamiento de Maldonado Nuevo había ochocientas treinta familias. En el informe del primer año de Gobierno, el Presidente de la República expresa que a diciembre de 2005 -pocos meses después de asumir la nueva administración municipal-, el 99,3% de las obras del asentamiento "Maldonado Nuevo" estaba satisfecho, pero faltaba un trámite especial, que es un compromiso del Gobierno uruguayo con el Banco Interamericano de Desarrollo, que no se está cumpliendo. Se trata de garantizar el traspaso de la propiedad de los beneficiarios; eso figura en un contrato con el BID. Esa instancia no se ha podido realizar y es hoy un reclamo intenso de los vecinos. De poco les vale que el 99% del resto -los 130 realojos, las calles, el saneamiento, etcétera- se haya realizado, porque ven frustradas sus esperanzas ya que la etapa final, es decir, el pase de posesión de la propiedad del bien o de su usufructo, no se ha regularizado. En ese sentido, vamos a hacer una propuesta concreta.

Por otra parte, hay otra dificultad que se dio en la marcha. Se ha cambiado el destino de algunas de las programaciones sociales votadas por los vecinos y comunicadas al Banco Interamericano de Desarrollo. Creemos que eso es muy peligroso, en la medida en que hay un compromiso internacional de este país y que se están planificando futuros créditos con el BID para el próximo programa, donde se va a pasar revista puntualmente sobre los compromisos cumplidos. Si bien se cumplió con lo más difícil, que es hacer la obra, las calles y realojar las viviendas -estamos hablando de un asentamiento de 820 familias-, cuando se llegó al Centro de Atención Integral de la Mujer y Familia no se puso en marcha y se le dio a otra ONG para otro fin. Asimismo, cuando se puso en marcha el Club de Jóvenes -para el cual estaban comprometidos los Gobiernos nacional y departamental-, se puso otra ONG que depende del Ministerio con otro destino y otro funcionamiento, en contra de la posición de los vecinos que votaron y se reunieron para tomar esas decisiones. Creo que aquí hay un error de procedimiento que hay que corregir, porque llegado el momento el BID va a observar y no va a liberar más recursos.

Así sucedió con otras instancias. Lo único que se cumplió de lo comprometido en el área social, y que está funcionando, aunque sea con un poco de retraso, es la nueva Comisaría en el barrio.

Además, hay otro compromiso pendiente en ese lugar, que es de otro asentamiento, en el que se llevaron a cabo todas las instancias, votaron los vecinos, se hicieron los planes de consulta, se hicieron los proyectos de obra, más de cien vecinos se comprometieron a apoyar, y nunca se les contestó. Esto fue a mediados de 2005, antes de la asunción del nuevo Gobierno, y nunca se les contestó nada, lo que ha generado una expectativa frustrada en los vecinos.

Asimismo, hay otro programa con el Ministerio de Vivienda que está paralizado. Aparentemente, habría una señal de que comenzaría a funcionar en el departamento de Maldonado. Se trata de un convenio de 900 viviendas del "Kennedy", "El Placer" y "Selva Negra", en el cual intervenía MEVIR con un primer proyecto de autoconstrucción para erradicación de asentamientos en áreas urbanas y suburbanas con un resultado extraordinario. Sin embargo, se quitó a MEVIR de esa área, se le impidió seguir trabajando e incluso se suspendió un programa ya firmado con todo el plan social, con el área adjudicada, con los terrenos loteados y definidos en la erradicación del asentamiento "Selva Negra" de Piriápolis. Tampoco se está dando mensajes en ese sentido, cuando en Maldonado hay una prioridad fundamental.

Para terminar, quería agregar el dato de que es necesario que se desarchive de la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de la Cámara de Representantes, un proyecto de ley que fue votado, por unanimidad, en la Comisión de la Cámara de Representantes por los Legisladores de todos los partidos, en setiembre de 2004. Este proyecto tenía como objetivo lograr la consolidación del uso del terreno, sin dar la propiedad; un régimen especial para aquellos asentamientos que habían sido regularizados. Se trata de un proyecto presentado durante el Gobierno del Presidente Batlle y respaldado por todos los partidos, en la Cámara de Representantes. Fue votado, pero no pasó al Senado. Por lo tanto, solicitamos que ese proyecto de ley, Carpeta Nº 2603/02, Repartido Nº 1135/04 pueda ser desarchivado por la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de Diputados, a efectos de tratar de encontrar la solución de ley que nos permita darle el punto final al asentamiento "Maldonado Nuevo", que necesita de esa definición jurídica, de una ley especial de este Parlamento, para que las 850 familias con las que el Gobierno, tanto nacional como departamental -que, en acuerdo firmado con el BID, se han comprometido a llevar adelante-, pueda lograr su aspiración de culminar la última etapa.

Esto afecta a "Maldonado Nuevo", porque es el asenta-

miento que se resolvió en primera instancia. Pero en el proyecto de avance del Programa de Erradicación de Asentamientos, va a pasar con muchos otros y, por lo tanto, es absolutamente necesario que ese tema se analice por parte de este Parlamento.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras se envíe al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, al PIAI, al BID, a la Presidencia de la República, a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de Maldonado, a la Dirección de Desarrollo Social, a los Diputados electos por el departamento de Maldonado, al Presidente de la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de la Cámara de Representantes y a la Comisión de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente del Senado de la República.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción solicitada por el señor Senador Antía.

(Se vota:)

- 23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

15) PREACUERDO DE VENTA DIRECTA DE CARBOCLOR

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la hora previa, tiene la palabra el señor Senador Alfie.

SEÑOR ALFIE.- Señor Presidente: en las últimas horas han tomado estado público algunos hechos vinculados a personal, que a ciencia cierta no se sabe si pertenece o no al ente petrolero de Venezuela y que, en algunos casos, ha tenido vinculación con Uruguay. Esos hechos vamos a dejarlos de lado por el momento, pero claramente se enmarcan dentro de lo que comúnmente se conoce como “los negocios de ANCAP con Venezuela”, los que a esta altura nos preocupan sobremanera.

Hoy nos queremos referir a un tema quizás poco conocido y no muy tratado públicamente, cual es la empresa CARBOCLOR, propiedad 100% de ANCAP, que tiene actividad exclusivamente en Argentina. Esta es la otra empresa que ANCAP tiene en Argentina, además de Petrolera del Cono Sur, la que se dedica básicamente a la industria petroquímica y que tiene un puerto propio en la localidad de Campana. Todos sabemos lo que pasó con Petrolera del Cono Sur, donde quedamos en sociedad con PDVSA, y cuyo Presidente es el señor Uzcategui Matheus, Presidente también de PDVSA Argentina y Vicepresidente de PDVSA. Esa negociación sólo involucró a Petrolera del Cono Sur, quedando Carboclor fuera del acuerdo.

Ha llegado a conocimiento general la noticia de que existe un preacuerdo de venta directa de Carboclor, dado que ANCAP quiere salir del negocio. ¿Con quién se hace la venta directa? Todo parece indicar que el titular, el director ejecutivo, el CEO, no sé cómo llamarlo, de esta empresa interesada es el señor Manzano, ex Ministro del Interior durante el Gobierno de Menem, persona que está acusada de todos los actos de corrupción -tráfico de armas, etcétera- imaginables que hay en la faz de la tierra.

Reitero: en negociación directa.

Por otra parte, en este acuerdo de venta directa, hay que tener presente que ANCAP en realidad no vende todo CARBOCLOR, sino el 100% de la parte de la industria, en tanto en lo referente al puerto se vende una parte, por lo que quedaríamos en sociedad -también incluido en esa negociación directa- con ese señor o con la empresa que la adquiera y él está detrás. Dicho sea de paso, si bien quedamos de socios y por ende no se incluye como parte del precio, el preacuerdo establece el uso preferencial del puerto por parte de la sociedad adquirente de la parte industrial de CARBOCLOR; o sea, no lo pago pero lo uso casi solo.

A su vez, existe un acuerdo de confidencialidad firmado en mayo de 2005 -válido por cinco años- entre las actuales autoridades de ANCAP y la Petroquímica Cuyo S.A., que ha sido violado por este preacuerdo. En efecto, según el acuerdo de confidencialidad, primero se debería haber informado a Petroquímica Cuyo S.A. de que se está en tratativas con otro comprador.

¿A qué voy con todo esto? En principio, no hay nada de malo, pero lo que sucede es que si un país o una empresa pública, bajo derecho privado pero de propiedad 100% del sector público, desiste, ya no le interesa operar un negocio -cosa que es perfectamente legítima y válida, pese a que el negocio está dando muy buenas ganancias en Argentina- y ese negocio está fuera del país, lo único que hay que hacer es llamar públicamente a interesados y vender a la mejor oferta que nos ofrezca la debida garantía de cobro; o sea que ni siquiera debemos tener precauciones si se vende a persona o empresa que tenga antecedentes de buen operador o que desde el punto de vista social use correctamente el bien de que dispondrá, ni otros aspectos que ameriten una precalificación de interesados: compromiso de inversiones, plan de negocios e inversiones y cosas por el estilo. En base a ello, no nos parece adecuado que en una sociedad comercial, que es totalmente del Estado uruguayo, el procedimiento utilizado sea la venta directa en negociaciones cara a cara donde nadie, más allá de los presentes, conoce quién está de cada lado.

En todo caso, nos parece adecuado que si el Estado se quiere desprender de ese negocio, lo realice en el marco de un procedimiento absolutamente transparente y competitivo -remarco competitivo-, esto es, que llame a licitación para ver quién ofrece más por CARBOCLOR que llame directamente a un remate de las acciones en bolsa para esa industria, y se acaba todo. A nosotros, como sociedad uruguaya, no nos debe interesar hacer una precalificación

en el sentido de si es un buen operador de la industria y si sabe operar un puerto, etcétera, porque ni siquiera está radicada en Uruguay, lo único relevante es asegurarnos el mejor valor y el cobro.

Se nos podrá decir que es legal y estamos de acuerdo con ello, porque es una empresa de Argentina regida por el derecho privado de ese país. Ahora bien, que sea legal no quiere decir que se trate de un procedimiento correcto -claramente no lo es- ni que sea transparente -es evidente que de transparente no tiene nada-, así como tampoco que sea lo más conveniente, ya que no nos aseguramos de que se maximice el precio de venta de nuestros activos, más allá de todas las suspicacias que una operación de este tipo despierta.

Por lo tanto, esto nos preocupa, mucho más a la luz de que en la ley de Rendición de Cuentas se votó un artículo -en realidad, sólo votó el oficialismo- por el cual todas las empresas públicas que estén en competencia pueden comprar, vender y hacer lo que quieran sin ningún tipo de control ni procedimiento público, abierto y competitivo en negocios realmente millonarios en dólares, como lo son cualquiera de estos emprendimientos.

Entendemos que estamos a tiempo de revisar ese preacuerdo con Carboclor y, por ende, de no hacerlo efectivo. Si la decisión de las autoridades del oficialismo y de ANCAP es liquidar la operación de Carboclor en Argentina, que lo haga, pero que lo realice mediante remate público de acciones o a través de una licitación abierta para maximizar el precio que el Uruguay obtenga por sus activos, porque no nos parece que los procedimientos de venta directa, cara a cara, con pocas personas en la mesa, sean lo adecuado, especialmente en esta circunstancia.

Por lo expuesto, solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Industria, Energía y Minería, a ANCAP, al Ministerio de Economía y Finanzas y a la Comisión de Industria, Energía y Minería de la Cámara de Representantes, porque la del Senado ya tiene todos los antecedentes.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado por el señor Senador Alfie.

(Se vota:)

-19 en 19. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

16) NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa al Orden del Día con la consideración del asunto que figura en primer término: "Proyecto de ley por el que se modifica el Código de la Niñez y la Adolescencia en lo referido a la integridad personal de niños, niñas y adolescentes. (Carp. Nº 697/06 - Rep. Nº 511/07)".

(Antecedentes:)

"Carp. N°697/06
Rep. N° 511/07

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Constitución y Legislación

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

APROBADO POR LA COMISION

Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo:

"ARTICULO 12 bis. Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y la sociedad civil:

a) ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y,

b) Promover formas de disciplina positivas, participativas y no violentas, que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante.

Artículo 2°.- Sustitúyase el literal F) del artículo 16 de la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente:

"F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante".

Artículo 3°.- Derógase el artículo 261 y los incisos segundo y tercero del artículo 384 del Código Civil.

Sala de la Comisión, el 3 de julio de 2007.

Margarita Percovich, Miembro Informante; **Sergio Abreu, Alberto Breccia, José Korzeniak, Rafael Michelini, Carlos Moreira, Eduardo Ríos.** Senadores.

PROYECTO DE LEY
DE LA PROHIBICION DEL CASTIGO FISICO Y EL RESPETO A LA INTEGRIDAD PERSONAL DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo:

"ARTICULO 12 bis. Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y con la sociedad civil:

a) Ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y

b) Promover formas positivas, participativas, no violentas de disciplina que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante."

Artículo 2°.- Sustitúyese el literal F) del artículo 16 de la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente:

"F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante".

Artículo 3°.- Derógase el artículo 261 y los incisos 2° y 3° del artículo 384 del Código Civil.

Margarita Percovich, Lucía Topolansky, Mónica Xavier, Milton Antognazza, Carlos Baráibar, Alberto Breccia, Alberto Couriel, José Korzeniak, Eduardo Lorier, José Carlos Mahía, Rafael Michelini, Leonardo Nicolini, Rodolfo Nin Novoa, Eduardo Ríos, Enrique Rubio, Jorge Saravia, Víctor Vaillant. Senadores.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Desde el punto de vista político, el anteproyecto de ley para la prohibición del castigo físico, y el respeto a la integridad personal de niños, niñas y adolescentes aspira a ser fiel al pensamiento que subyace en nuestra Constitución, en la Convención de los Derechos del Niño y demás instrumentos internacionales de derechos humanos ratificados por la República. Constituyendo en este sentido un paso hacia la necesaria adecuación de nuestra normativa interna a los estándares internacionalmente consensuados.

La Convención de los Derechos del Niño (en adelante CDN) fue adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989, y ha sido ratificada por nuestro país a través de la Ley N° 16.137 del 28 de setiembre de 1990. Desde entonces, el Estado presentó sólo un informe al Comité de Derechos del Niño lo que motivó que este órgano de vigilancia recomendara que la legislación interna sea plenamente compatible con las disposiciones y los principios de la Convención.

El Comité de los Derechos del Niño se ha referido expresamente al castigo corporal en la familia, considerándolo incompatible con la Convención. En este sentido este Comité ha recomendado la adopción de medidas legislativas y educativas para cambiar las actitudes y la práctica de las sociedades que aún conservan este tipo de castigo, recomendando específicamente que la legislación prohíba cualquier forma de violencia contra los niños, por leve que fuera, para imponer castigos o medidas disciplinarias en cualquier contexto.

En el marco del necesario proceso de adecuación legislativa que se inició con la ratificación de la CDN, fue sancionado el 7 de setiembre de 2004 el Código de la Niñez y la Adolescencia (CNA), Ley N° 17.823.

Según una reciente investigación realizada con adultos de San José, Montevideo y Canelones: el 68% de los adultos se considera que se justifica pegar a un niño o un adolescente, el 51% cree que es "necesario" darles una palmada o cachetada, mientras que el 32% cree que en ninguna situación el pegar es justificado. Sin embargo, el 99% de los adultos encuestados estaría dispuesto a cambiar de actitud si hubiera una prohibición de castigar a niños y adolescentes.

De aprobarse este proyecto de ley, Uruguay será el primer país del continente en abolir el castigo corporal y humillante a la infancia, siendo vanguardia y ejemplo a nivel regional como otrora lo fue en 1934 con la aprobación del Código del Niño.

El sistema actual, tal como se detallará a continuación, es el resultado de un conjunto heterogéneo de leyes que responden a distintas épocas y concepciones.

El Código Civil define a la patria potestad en su artículo 252 como el conjunto de derechos y deberes que la ley atribuye a los padres en la persona y bienes de sus hijos. La patria potestad con todos sus contenidos, generales y particulares, determina el ejercicio de la guarda y la tenencia del menor. La guarda consiste en la facultad de dirigir la educación del niño, regular su conducta, formar su carácter y sus ideas.

En esta noción no se visualiza al niño como sujeto de derechos en la relación familiar, circunstancia propia de una época en cual los hijos no gozaban de derechos ante sus padres.

Recientemente la patria potestad ha sido doctrinariamente definida como un derecho-función, es decir que se le atribuye su ejercicio al o a los progenitores a los efectos de que los mismos la ejerzan para cumplir con la finalidad de cuidado y protección de los hijos. En nuestro régimen jurídico prevalece un sistema que si bien confiere a los padres ciertos derechos sobre la persona y los bienes de sus hijos menores de edad, lo hace fundamen-talmente, en condiciones de cumplir con sus deberes de tales.

En este complejo ámbito de derechos y deberes se encuentra la corrección de los niños, niñas y adolescentes. Las normas más importantes que regulan especialmente este aspecto son los artículos 261 y 384 del Código Civil, así como el artículo 16 literal f) del Código de la Niñez y la Adolescencia.

El Código Civil en su artículo 261 establece:

"Los padres tienen la facultad de corregir moderadamente a sus hijos y cuando esto no bastare, podrán ocurrir aun verbalmente al Juez competente para su internación en un establecimiento destinado para ese objeto. El Juez, atendiendo las circunstancias del caso, dispondrá lo que estime conveniente".

De acuerdo con el artículo 384 del Código Civil, la corrección moderada también puede ser impuesta por los tutores, y si esta no bastase para corregir al niño, el tutor deberá exponerlo verbalmente al juez, quien podrá adoptar las medida autorizada de internamiento en un establecimiento destinado a ese objeto, previo interrogatorio del tutor y del menor, con asistencia del Ministerio Público.

Estas disposiciones dejan abierta la puerta al castigo físico. La propia regulación del exceso de corrección o castigo por parte del Código Civil (Artículo 285 inciso 6) aún cuando no se trate de actos sancionados por la ley penal nos refiere a la existencia de un umbral de violencia y castigo tolerado.

Por su parte la Ley N° 17.514, del 2 de julio de 2002 que refiere a la violencia doméstica si bien constituye un importante avance legislativo no prohíbe expresamente el uso del castigo físico aún en forma leve o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

El Código de la Niñez y la Adolescencia aborda esta temática en su artículo 16 literal f), estableciendo el deber -ya no la facultad- de padres y responsables de *corregir adecuadamente* a sus hijos o tutelados.

Calificar a la corrección como *moderada* o *adecuada*, no ofrece al intérprete herramientas que le permitan establecer límites precisos.

La disposición en análisis suscita múltiples interrogantes.

El alcance y contenido del derecho a la integridad personal ha evolucionado significativamente, en un principio contemplaba únicamente a la integridad física. Posteriormente, a partir de la Carta Internacional de los Derechos Humanos y de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, se ha extendido a la protección de la integridad psíquica. En este sentido, el respeto a la integridad personal implica que nadie puede ser lesionado o agredido físicamente, ni ser víctima de daños mentales o morales que le impidan conservar su estabilidad psicológica o emocional.

La CDN explícitamente protege a la niñez contra toda forma de violencia física -artículo 19- y contra los tratos o penas inhumanos y degradantes, -artículo 37-, derechos que se encuentran previstos, además, en múltiples instrumentos internacionales. El artículo 19 de la CDN reafirma el derecho fundamental a la integridad personal, al establecer una protección especial sobre la niñez, contra toda forma de perjuicio o abuso físico o mental mientras se encuentre bajo la custodia de sus padres u otras personas encargadas de su cuidado.

El artículo 8° del Código de la Niñez y la Adolescencia establece que todo niño y adolescente goza de los derechos inherentes a la persona humana, los que serán ejercidos de acuerdo a la evolución de sus facultades y en la forma establecida por la Constitución de la República, los instrumentos internacionales, dicho Código y las leyes especiales. En el artículo 9° se reconoce como esencial el derecho a la dignidad y a la integridad. Estableciéndose asimismo la

obligación del Estado de proteger, especialmente a los niños y adolescentes, respecto a toda forma de tratos crueles, inhumanos o degradantes (Artículo 15 lit. D).

La noción de principio de igualdad y no discriminación también ha sufrido una importante evolución. En una primera etapa se identificó al principio de igualdad con *la igualdad ante la ley*. En esta formulación el principio de igualdad obliga al Estado, en el sentido de que no debe aprobar leyes que contravengan al principio, ni aplicar la ley de una manera diferente cuando se encuentra ante personas en una situación similar.

La igualdad ante la ley está reconocida por múltiples instrumentos internacionales de derechos humanos tales como el artículo 7 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; artículo 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; artículo II de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre y artículo 24 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, entre otros.

El principio de no discriminación tiene una doble expresión en la CDN. En primer lugar, por ser en sí misma un instrumento contra la discriminación, dado que pretende asegurar para los niños la titularidad de los derechos que les corresponden a todas las personas. En segundo lugar, la no discriminación en la CDN exige la protección de los derechos en forma igualitaria, esto es: sin discriminación.

El presente anteproyecto contiene tres artículos. El artículo primero introduce el artículo 12 bis en el capítulo relativo a los derechos de los niños y los adolescentes.

Este en su primer inciso prohíbe a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, la utilización del castigo físico, severo o leve o de cualquier forma de trato humillante como forma de corrección o disciplina de estos.

Esta disposición introduce en el derecho positivo la expresa prohibición del uso tanto del castigo físico como de cualquier forma de trato humillante, garantizando la integridad personal de la infancia y la adolescencia tanto en su aspecto físico como psíquico.

La principal característica de esta disposición está dada por la amplitud de los sujetos abarcados por la prohibición: padres, responsables, así como a toda persona que desarrolle tareas de cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños, niñas y adolescentes. En ese sentido se advierte que la prohibición abarca no sólo el ámbito familiar sino además el ámbito institucional en sentido amplio, tomando estatus de ley las prohibiciones que ya existen en algunos reglamentos institucionales.

El segundo inciso de este artículo refiere a la competencia que le corresponde al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), a) en la sensibilización y educación de padres, responsables así como de toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de los niños, niñas y adolescentes; y b) en la promoción de formas positivas, participativas y no violentas de disciplina que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante. La solución prevista es coincidente con múltiples recomendaciones efectuadas por el Comité de los Derechos del Niño a los Estados Parte de la CDN.

Estas competencias deberá desarrollarlas el INAU en coordinación con las demás instituciones del Estado y con la sociedad civil.

Esta última parte del primer artículo deja en claro que el objetivo de este anteproyecto no es penalizar o criminalizar situaciones sino ofrecer un marco normativo orientador y de respeto de la dignidad e integridad personal de la infancia y la adolescencia a los efectos de facilitar el proceso de cambio cultural y social que es necesario para que el castigo físico y el resto de las formas de trato humillante sean abandonadas como dispositivos de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

El segundo artículo sustituye al literal F) del artículo 16 del CNA, por el siguiente: *"F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico aún en forma leve o cualquier tipo de trato humillante"*. Esta modificación limita la discrecionalidad y ambigüedad de la disposición y excluye expresamente como forma de corrección la utilización del castigo corporal, físico o cualquier forma de trato humillante.

Por último, el tercer artículo deroga el artículo 261 y los incisos 2° y 3° del artículo 384 del Código Civil. Las situaciones reguladas en estas disposiciones se encuentran claramente comprendidas en el literal F) del artículo 16 del Código de la Niñez y la Adolescencia, por lo que esta derogación no hace más que explicitar una derogación tácita preexistente.

Se suprime asimismo el resabio histórico que constituye la previsión de que cuando no bastare la corrección, a solicitud de la autoridad parental un Juez deba intervenir pudiendo ordenar la privación de la libertad de un niño o de un adolescente. Es claro, además que este tipo de situaciones se encuentran comprendidas en lo dispuesto por el literal g) del artículo 16 del CNA, que consagra el deber de los padres de *"solicitar o permitir la intervención de servicios sociales especiales cuando se produzca un conflicto que no pueda ser resuelto en el interior de la familia y que pone en grave riesgo la vigencia de los derechos del niño y del*

adolescente"; y por lo dispuesto en el artículo 17 del CNA que refiere al deber de niños y adolescentes de *"respetar y obedecer a sus padres o responsables, siempre que sus órdenes no lesionen sus derechos o contravengan las leyes"*.

Margarita Percovich, Lucía Topolansky, Mónica Xavier, Milton Antognazza, Carlos Baráibar, Alberto Breccia, Alberto Couriel, José Korzeniak, Eduardo Lorier, José Carlos Mahía, Rafael Michelini, Leonardo Nicolini, Rodolfo Nin Novoa, Eduardo Ríos, Enrique Rubio, Jorge Saravia, Víctor Vaillant. Senadores.

DISPOSICIONES CITADAS

CODIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA (Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004)

CAPITULO IV

DE LOS DEBERES DE LOS PADRES O RESPONSABLES

Artículo 16. (De los deberes de los padres o responsables).- Son deberes de los padres o responsables respecto de los niños y adolescentes:

A) Respetar y tener en cuenta el carácter de sujeto de derecho del niño y del adolescente.

B) Alimentar, cuidar su salud, su vestimenta y velar por su educación.

C) Respetar el derecho a ser oído y considerar su opinión.

D) Colaborar para que sus derechos sean efectivamente gozados.

E) Prestar orientación y dirección para el ejercicio de sus derechos.

F) Corregir adecuadamente a sus hijos o tutelados.

G) Solicitar o permitir la intervención de servicios sociales especiales cuando se produzca un conflicto que no pueda ser resuelto en el interior de la familia y que pone en grave riesgo la vigencia de los derechos del niño y del adolescente.

H) Velar por la asistencia regular a los centros de estudio y participar en el proceso educativo.

I) Todo otro deber inherente a su calidad de tal.

CODIGO CIVIL

261. Los padres tienen la facultad de corregir moderadamente a sus hijos y cuando esto no bastare, podrán ocurrir aun verbalmente al Juez competente para su internación en un establecimiento destinado a ese objeto. El Juez, atendiendo las circunstancias del caso, dispondrá lo que estime conveniente.

NOTA: Texto adaptado por Ley N° 16.603, de 19/10/94 a los Arts. 113 del Código del Niño, 11 de la Ley N° 10.783 y 350.4 del Código General del Proceso (Ley N° 15.982).

384. El tutor debe cuidar de la persona del menor y administrar sus bienes, como un diligente padre de familia.

El menor debe obediencia y respeto al tutor y éste podrá corregirlo moderadamente.

Si no bastase la corrección moderada, deberá exponerlo verbalmente al Juez, que podrá en este caso, adoptar la medida autorizada por el artículo 261, previo al interrogatorio del tutor y del menor, con asistencia del Ministerio Público.

CAMARA DE SENADORES
Comisión de
Constitución y Legislación

COMPARATIVO

- del proyecto de ley presentado por los señores Senadores integrantes de la Bancada del Frente Amplio.
- del proyecto de ley sustitutivo aprobado por la Comisión
- de las disposiciones citadas que se incorporan, sustituyen o derogan

PROYECTO DE LEY PRESENTADO POR LOS SEÑORES SENADORES INTEGRANTES DE LA BANCADA DEL FRENTE AMPLIO

Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo:

"ARTICULO 12 bis.- Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y **con** la sociedad civil:

a) Ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y,

b) Promover formas positivas, participativas y no violentas, **de disciplina** que sean alternativas del castigo físico y otras formas de trato humillante."

Artículo 2°.- Sustitúyase el literal F) del artículo 16 de la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente:

"F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante."

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO APROBADO POR LA COMISION

Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo:

"ARTICULO 12 bis. Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y la sociedad civil:

a) Ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y,

b) Promover formas **de disciplina** positivas, participativas y no violentas, que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante".

Artículo 2°.- Sustitúyase el literal F) del artículo 16 de la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente:

"F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante."

DISPOSICIONES CITADAS

Ley N° 17.823, de
7 de setiembre de 2004
CODIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA

CAPITULO IV
DE LOS DEBERES DE LOS PADRES O RESPONSABLES

Artículo 16. (De los deberes de los padres o responsables).- Son deberes

de los padres o responsables respecto de los niños y adolescentes:

A) Respetar y tener en cuenta el carácter de sujeto de derecho del niño y del adolescente.

B) Alimentar, cuidar su salud, su vestimenta y velar por su educación.

C) Respetar el derecho a ser oído y considerar su opinión.

D) Colaborar para que sus derechos sean efectivamente gozados.

E) Prestar orientación y dirección para el ejercicio de sus derechos.

F) Corregir adecuadamente a sus hijos o tutelados.

G) Solicitar o permitir la intervención de servicios sociales especiales cuando se produzca un conflicto que no pueda ser resuelto en el interior de la familia y que pone en grave riesgo la vigencia de los derechos del niño y del adolescente.

H) Velar por la asistencia regular a los centros de estudio y participar en el proceso educativo.

I) Todo otro deber inherente a su calidad de tal.

Artículo 3°.- Derógase el artículo 261 y los incisos segundo y tercero del artículo 384 del Código Civil.

Artículo 3°.- Derógase el artículo 261 y los incisos segundo y tercero del artículo 384 del Código Civil.

CODIGO CIVIL

261. Los padres tienen la facultad de corregir moderadamente a sus hijos y cuando esto no bastare, podrán ocurrir aún verbalmente al Juez competente para su internación en un establecimiento destinado a ese objeto. El Juez, atendiendo las circunstancias del caso, dispondrá lo que estime conveniente.

NOTA: Texto adoptado por Ley N° 16.603, de 19/10/94 a los Arts. 113 del Código del Niño, 11 de la Ley N° 10.783, y 350.4 del Código General del Proceso (Ley N° 15.982).

384. El tutor debe cuidar de la persona del menor y administrar sus bienes, como un diligente padre de familia.

El menor debe obediencia y respeto al tutor y éste podrá corregirlo moderadamente.

Si no bastase la corrección moderada, deberá exponerlo verbalmente al Juez, que podrá en este caso, adoptar la medida autorizada por el artículo 261, previo el interrogatorio del tutor y del menor, con asistencia del Ministerio Público.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Constitución y Legislación

ACTA N° 97

En Montevideo, el tres de julio de dos mil siete, a la hora catorce y cuarenta minutos, se reúne la Comisión de Constitución y Legislación de la Cámara de Senadores. ______
Asisten sus miembros, la señora Senadora Margarita Percovich y los señores Senadores Sergio Abreu, Alberto Breccia, José Korzeniak, Rafael Michelini, Carlos Moreira, Eduardo Ríos y Julio M. Sanguinetti. ________________
Falta con aviso el señor Senador Francisco Gallinal, quien remite nota justificando su inasistencia. ______________
Preside la señora Senadora Margarita Percovich, Vicepresidenta de la Comisión. ____________________
Actúa en Secretaría la señora Josefina Reissig, Secretaria de la Comisión con la colaboración de la funcionaria Gloria Mederos. ____
ASUNTOS ENTRADOS: __________________________
- Invitación remitida por la Directora psicóloga Miriam Imbert de la Dirección de la Unidad de Cooperativas Sociales del Ministerio de Desarrollo Social al lanzamiento del "Proyecto La Economía Social en el Uruguay productivo" a desarrollarse en el marco de un Seminario-Taller a realizarse el próximo 6 de julio de 2007. ______________________
- El señor Senador Alberto Breccia remite una corrección al Distribuido N° 1759/2007, en la página 12, debe decir: "SEÑOR BRECCIA. "Brevitatis causae..." ____________
- Se reparte COMPARATIVO remitido por la señora Senadora Margarita Percovich referido a la Carpeta N° 615/2006 por el que se modifican disposiciones del Código de la Niñez y la Adolescencia relativas a adopción, que incluye textos sustitutivos al articulado propuestos por la señora Senadora Margarita Percovich y modificaciones sugeridas por el señor Senador Francisco Gallinal. __________________
ASUNTOS TRATADOS: __________________________
- Carpeta N° 837/2007. CALIDAD DE CIUDADANO NATURAL. Normas para adquirir tal condición. (Modificación de la Ley N° 16.021, de 13 de abril de 1989). Proyecto de ley con exposición de motivos de los señores Senadores integrantes de la Bancada del Frente Amplio. Disposiciones citadas. Distribuido N° 1726/2007. En consideración. Se pasa a la votación del articulado. ___________________
ARTICULO 1°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
ARTICULO 2°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
ARTICULO 3°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
Queda aprobado el proyecto de ley sin modificaciones. Se designa Miembro Informante al señor Senador Rafael Michelini quien lo hará en forma verbal. ______________
- Carpeta N° 697/2006. NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES. Se modifican disposiciones del Código de la Niñez y la Adolescencia y del Código Civil referidas al respeto a la integridad física de los mismos. Proyecto de ley con exposición de motivos de los señores Senadores integrantes de la Bancada del Frente Amplio. Disposiciones citadas. Distribuido N° 1382/2006. En consideración. Se pasa a la votación del articulado. ___________________________________
ARTICULO 1°.- Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado con modificaciones. _____________________
ARTICULO 2°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
ARTICULO 3°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
Queda aprobado un proyecto de ley sustitutivo. Se designa Miembro Informante a la señora Senadora Margarita Percovich quien lo hará en forma verbal. El proyecto de ley sustitutivo aprobado queda redactado de la siguiente manera: ____
"Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo: _____________________________
ARTICULO 12 bis. Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes. ________________
Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y la sociedad civil: _________________________
a) ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y, _________________
b) promover formas de disciplina positivas, participativas y no violentas, que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante. ___________________
Artículo 2°.- Sustitúyase el literal F) del artículo 16 de la Ley N° 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente: ___________________
F) Corregir a sus hijos o tutelados, excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante. ____
Artículo 3°.- Derógase el artículo 261 y los incisos segundo y tercero del artículo 384 del Código Civil". ___________
- Carpeta N° 615/2006. CODIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA. Se modifican disposiciones relativas a adopción. Proyecto de ley con exposición de motivos de los señores Senadores integrantes de la Bancada del Frente Amplio. Texto sustitutivo de la señora Senadora Margarita Percovich. En consideración. Se procede a la votación del articulado del texto sustitutivo de la señora Senadora Margarita Percovich, que incluye las modificaciones propuestas por el señor Senador Francisco Gallinal. _____________
ARTICULO 1°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
ARTICULO 2°. Se vota: 8 en 8. Afirmativa. UNANINIDAD. Aprobado sin modificaciones. _____________________
RESOLUCIONES: _________________________________
Se resuelve suspender las sesiones de esta Comisión, durante el tratamiento de la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal - Ejercicio 2006. ____________

Finalizadas las intervenciones a la hora dieciséis se levanta la sesión. ___________________________________
De lo actuado se procede a la toma de la versión taquigráfica, cuya copia dactilografiada luce en los Distribuidos N° 1833/2007, 1834/2007 y 1835/2007, que forman parte integrante del Acta. _____________________________
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman la señora Vicepresidenta y la señora Secretaria. _____________________________________

Margarita Percovich
Vicepresidenta

Josefina Reissig
Secretaria.**"**

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto de ley.

(Se lee)

- En discusión general.

Tiene la palabra la Miembro Informante, señora Senadora Percovich.

SEÑORA PERCOVICH.- Señor Presidente: este proyecto de ley -que fue aprobado hace unas semanas en una sesión de la Comisión de Constitución y Legislación-, que presentamos algunos señores Senadores, nos fue acercado por organizaciones sociales que trabajan en la defensa de los derechos de la niñez y la adolescencia. En él se intenta recoger una recomendación del Comité de los Derechos del Niño, de las Naciones Unidas, que muchas veces ha hecho a los Estados que han suscrito la Convención de los Derechos del Niño. Se trata de equiparar la legislación que tenemos con respecto a los adultos; es decir, tenemos penalizadas las agresiones entre estos últimos, pero nunca las habíamos explicitado claramente con relación a los niños y adolescentes. En ese sentido, hemos tratado de mejorar esas normas heterogéneas que tenemos en el país y, asimismo, de mejorar el Código de la Niñez y la Adolescencia, que procura agregar a nuestro marco jurídico -la Convención de los Derechos del Niño- un artículo específico que exprese jurídicamente el alcance y el contenido del derecho a la integridad personal. Es indudable que esto ha evolucionado mucho en las últimas décadas, porque en principio se contemplaba únicamente la integridad física, pero luego la Carta Internacional de los Derechos Humanos y la Convención Interamericana de los Derechos Humanos ha extendido la protección a la integridad psíquica. En este sentido, el respeto a la integridad personal implica que ninguna persona puede ser lesionada o agredida físicamente ni ser víctima de daños mentales o morales que le impidan conservar su estabilidad psicológica o emocional.

La Convención de los Derechos del Niño -a través de su artículo 19- protege explícitamente a la niñez contra toda forma de violencia física y contra los tratos o penas inhumanos y degradantes, de acuerdo con lo que establece su artículo 37. La igualdad ante la ley está reconocida por múltiples instrumentos internacionales y, también, por los principios de nuestra Constitución. En ese sentido, entendimos que era de orden tomar esta sugerencia de las organizaciones sociales que trabajan con la niñez y la adolescencia para mejorar el Código de la Niñez y la Adolescencia a través de la incorporación de este artículo, así como la derogación de algunos artículos del Código Civil, que contiene normas obsoletas con relación a la forma de vincularse de las personas y, sobre todo, la corrección moderada -como dice el Código Civil en su artículo 384-, que también puede ser impuesta por los tutores, etcétera, y que puede ser interpretada muy discrecionalmente al respecto.

Los niños tienen derecho a ser educados por sus padres y a tener límites a su conducta. Este también es un derecho establecido por el Código de la Niñez y la Adolescencia, pero acá se trata de que dichos límites no se impongan en forma violenta, porque después les genera un acostumbramiento en las relaciones entre sí y esa violencia no sólo la trasladan a su interior, sino también a sus familias y después al resto de la sociedad.

Esta norma establece la prohibición del castigo físico a todos los responsables del Estado y asigna al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con el resto de las instituciones, los programas de sensibilización y educación. En realidad, aquí no se crea ningún delito, sino que se promueve un cambio cultural en lo que hace a ciertas conductas. Muchas veces criticamos la violencia que se suscita en los espacios públicos y en las relaciones entre personas, sin analizar las causas. Esto implica una reflexión sobre nuestro comportamiento en esa responsabilidad que conlleva educar niños y adolescentes, con mucha paciencia para que no incorporen la violencia.

En definitiva, se trata de la incorporación de un artículo al Código de la Niñez y la Adolescencia mediante el que se responsabiliza al INAU la ejecución y promoción de esta forma de relación no violenta, y de la sustitución de otra norma por una que establece los deberes de los padres hacia los hijos, donde se excluye la utilización del castigo físico y todo tipo de trato humillante, tal como señalan los instrumentos internacionales que refieren al tema. A su vez, se derogan algunos artículos del Código Civil que permitían la discrecionalidad con respecto al trato del niño y el adolescente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota:)

- 23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR BRECCIA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BRECCIA.- Señor Presidente: tal como establece la Exposición de Motivos en forma clara y terminante, al haberse aprobado este proyecto de ley, el Uruguay se convierte, a partir de hoy, en el primer país del continente en abolir el castigo corporal y humillante a la infancia, siendo vanguardia y ejemplo a nivel regional como otrora lo fue, en 1934, con la aprobación del Código del Niño. Es bueno que estas cosas se destaquen como corresponde, como lo he dicho en otras oportunidades. Luego de haber visitado una cantidad de países de América, pienso que no sólo podemos ser la Suiza de América sino que -y esta es una apreciación que he realizado para sorpresa de quienes me escuchan- lo somos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Artículo 1º.- Incorpórase a la Ley Nº 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), el siguiente artículo:

`ARTICULO 12 bis. Prohibición del castigo físico. Queda prohibido a padres o responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de niños y adolescentes, utilizar el castigo físico o cualquier tipo de trato humillante como forma de corrección o disciplina de niños, niñas o adolescentes.

Compete al Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU), en coordinación con las demás instituciones del Estado y la sociedad civil:

a) Ejecutar programas de sensibilización y educación dirigidos a padres, responsables, así como a toda persona encargada del cuidado, tratamiento, educación o vigilancia de las personas menores de edad; y,

b) Promover formas de disciplina positivas, participativas y no violentas, que sean alternativas al castigo físico y otras formas de trato humillante`."

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 24 en 24. **Afirmativa.** UNANIMIDAD

Léase el artículo 2º.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Artículo 2º.- Sustitúyase el literal F) del artículo 16 de la Ley Nº 17.823, de 7 de setiembre de 2004 (Código de la Niñez y la Adolescencia), por el siguiente:

'F) Corregir a sus hijos o tutelados excluyéndose la utilización del castigo físico o cualquier tipo de trato humillante`."

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 24 en 25. **Afirmativa.**

Léase el artículo 3º.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Artículo 3º.- Derógase el artículo 261 y los incisos segundo y tercero del artículo 384 del Código Civil".

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 25 en 25. **Afirmativa.** UNANIMIDAD

Ha quedado aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado)

17) TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del Orden del Día: "Proyecto de ley por el que se crean normas sobre Tránsito y Seguridad Vial. (Carp. Nº 715/06 - Rep. Nº 503/07 y Anexos I y II)".

(Antecedentes:)

"Carp. N° 715/06
Rep. N° 503/07

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

Declaración de orden público

Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines.

Ambito espacial de aplicación

Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPOS RECTORES DEL TRANSITO

Artículo 5°.- Principios de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley.

3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán

en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACION

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos “PARE” y “CEDA EL PASO” no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aún en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podràn autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

   A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

   B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

   A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

   B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

   C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que pueda conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones

que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir:

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán en régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHICULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

   A) Número de registro o placa.

   B) Identificación del propietario.

   C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

   Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

   Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aun en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etc.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer

el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:

a) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas;

b) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga;

c) por el conductor y eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros;

d) por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación, en bicicletas y vehículos de tracción a sangre y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley.

SEÑALIZACION VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de “PARE”.

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con la cobertura que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida.

El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8% (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

a) En caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año;

b) En caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años;

c) En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor.

La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

Artículo 48.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO

Artículo 53.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 54.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 55.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 56.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 57. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

ANEXO

DEFINICIONES

VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRICULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

Sala de la Comisión, a 13 de junio de 2007.

Rafael Michelini, Miembro Informante; **Juan Justo Amaro** (con salvedades); **Enrique Antía** (con salvedades); **Nora Castro, Carlos Moreira** (con salvedades); **Luis Oliver, Víctor Vaillant.** Senadores.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de Transporte y Obras Públicas

Carp. N° 715/06

PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CAMARA DE REPRESENTANTES

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial ***por ley***, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) ***La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas*** así como de las sanciones aplicables ***y medidas cautelares a aplicar,*** relacionadas con tales fines.

PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISION

Declaración de orden público

Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circudante.

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular:

A) Las normas de circulación;

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) ***Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines.***

Ambito especial de aplicación

Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO

Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO

Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá ***restringirse la circulación o conducción de un vehículo*** en los casos previstos en la presente ley.

3. ***Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.***

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante al duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima

y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrá contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACION

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

   A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

   B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lazo izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio

vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

   A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

   B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

   C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bernas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido puesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previa-

mente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda en su sentido de marcha.

5) Se podràn autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

   A) Hacia la izquierda, luces de lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

   B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías

con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante sus sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

   A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

   B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar las calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la

circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales ***y/o*** reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia **y/o** de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través

del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHICULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

   A) Número de registro o placa.

   B) Identificación del propietario.

   C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

   A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

   B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

   C) Dos sistemas de frenos de acción independiente,

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

   A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

   B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

   C) Dos sistemas de frenos de acción independiente,

que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplía y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barros, piedras, etc.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización, que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barros, piedras, etc.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina ***está en general prohibido. Sólo se permite usarla justificadamente*** a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permite reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina ***sólo estará permitido*** a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encedidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:

a) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas;

b) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga;

c) por el conductor y eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros;

d) por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas ***o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación,*** en bicicletas y vehículos de tracción a sangre y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de caso protector para los conductores de bicicletas y motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°).

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los ***usuarios*** de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley.

SEÑALIZACION VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

   A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

   B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

   C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

   D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertenecia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca ***lesiones en personas o daños en bienes*** como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con la cobertura que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,3 gramos

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a **la permitida.**

(tres decígramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8% (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos ***expresamente establecidos por las autoridades competentes,*** los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

a) en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año;

b) en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años;

c) en caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor.

La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en

que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A los efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilógramos, así como los que transporte mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá exten-

derle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar lo resultados de aquellos.

Artículo 52.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal o laboral.

ARTICULO SUPRIMIDO

Artículo 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES DELITOS DE TRANSITO

Artículo 54.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoativas.

SE DESGLOSA

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), en estado de alteración producida por drogas psicoativas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por el delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

A los efectos de la norma penal contenida en este artículo, la autoridad competente, reglamentará con respecto al alcance y características de “estados de alteración” y “drogas psicoactivas”.

Artículo 55.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría, y, acumulativamente, con la

SE DESGLOSA

privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 56.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1. El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar, apague, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).

SE DESGLOSA

2. Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 57.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1.000 UR (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

SE DESGLOSA

Artículo 58.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1. Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.

SE DESGLOSA

2. A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, susti-

tuciones de pena y sobreseimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que éstos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO

Artículo 53.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 54.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 61.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

h) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

i) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

j) Conducir con exceso de velocidad.

k) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

l) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

m) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

n) Darse a la fuga.

o) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

ARTICULO SUPRIMIDO

Artículo 55.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 56.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 57. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

Carp. N° 715/06
Rep. N° 503/07
Anexo I

CAMARA DE REPRESENTANTES

La Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Declaración de orden público

Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial por ley, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas así como de las sanciones aplicables y medidas cautelares a aplicar, relacionadas con tales fines.

Ambito especial de aplicación

Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO

Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la

Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo I al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACION

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

   A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

   B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual manioba.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insufiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos “PARE” y

"CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva via por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

   A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

   B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del bordel del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De las cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos

retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se específica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHICULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

A) Número de registro o placa.

B) Identificación del propietario.

C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son

vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina está en general prohibido. Solo se permite usarla justificadamente a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los conductores de bicicletas y motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°).

SEÑALIZACION VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción

extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de “PARE”.

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas a cosas como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reindicencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo,

determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A tales efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar, fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal y/o laboral.

Artículo 53.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES
DELITOS DE TRANSITO

Artículo 54.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoativas.

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), en estado de alteración producida por drogas psicoativas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por el delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

A los efectos de la norma penal contenida en este artículo, la autoridad competente, reglamentará con respecto al alcance y características de "estados de alteración" y "drogas psicoativas".

Artículo 55.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 56.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1. El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar,

apaque, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).

2. Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 57.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1.000 UR (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

Artículo 58.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1. Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.

2. A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, sustituciones de pena y sobresimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que éstos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO

Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 61.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

c) Conducir con exceso de velocidad.

d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

g) Darse a la fuga.

h) Cruzar con la luz roja.

i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 64. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 30 de noviembre de 2006.

Ruben Martínez Huelmo
1er. Vicepresidente

Marti Dalgalarrondo Añón
Secretario.

ANEXO I

DEFINICIONES

VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRICULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARVANA O CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Comisión de Transporte
Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORIA

Señores Representantes:

Se presenta a consideración de la Cámara de Representantes un proyecto de ley que es una cara aspiración de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, el que establece las normas de tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.

Desde la Legislatura anterior hemos trabajado incansablemente en esta asesora buscando una solución legislativa al problema del tránsito y la seguridad vial, a sus terribles consecuencias en términos de pérdidas materiales y humanas para nuestra sociedad.

Los proyectos que se ponen hoy a consideración de esta Cámara, refieren ambos a la misma problemática, pero esta Comisión entendió conveniente separar la parte institucional de la normativa. Con este temperamento, se realizó el tratamiento de los dos textos, uno referido a la creación de un organismo en la esfera del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) y el otro que contiene normas relativas al tránsito y la seguridad vial, aplicables en todo el territorio nacional.

La consideración de dos textos diferentes no significa que se trate de dos problemas distintos, por el contrario, siempre entendimos que ambos textos eran complementarios, sólo por razones metodológicas se resolvió encarar el trabajo de esa manera.

Es necesario hacer un poco de historia con respecto a la concreción de los proyectos que nos ocupan. La misma es muy rica en aportes, trabajo, dedicación por parte de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, del Ministerio correspondiente de la administración anterior y de varias instituciones que, necesariamente, debemos mencionar aun pecando de omitir la mención de alguna de ellas por involuntarios errores de memoria.

En este proceso, que comenzó en la Legislatura pasada, participaron además de la Comisión y el Ministerio de la época, el Sindicado Médico del Uruguay (SMU), la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN), creada por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994, la Policía Caminera, la Junta Nacional Antidroga, la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), Intendencias Municipales a través de sus Departamentos de Tránsito y Transporte, el Congreso de Intendentes, el Congreso Nacional de Ediles, entre otros. De ese fecundo intercambio de ideas surgió el texto que hoy nos disponemos a sancionar.

El pasado 20 de octubre el Poder Ejecutivo envió el Mensaje al Parlamento con el proyecto de ley caratulado "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. Normas". Este texto es el fruto del trabajo mancomunado del Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y la Sociedad Civil, todos realizaron su aporte, sus sugerencias, sus críticas, hasta que finalmente llegamos a un texto definitivo. En tiempos en que el debate sobre los grandes temas nacionales es puesto a veces en tela de juicio, es importante resaltar que a pesar de diferencias políticas, de diferencias de enfoque en algunos temas, este debate fue franco, abierto a todos los actores y sobre todo todo fue, finalmente, fructífero.

Consecuencias en vidas humanas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que el 25% (veinticinco por ciento) de todas las muertes debidas a lesiones son el resultado de daños causados por accidentes de tránsito en calles y carreteras. Según las proyecciones de esta organización, para el año 2020, las lesiones causadas por accidentes de tránsito podrían llegar a ocupar el tercer lugar entre las causas de muerte y discapacidad, superando a enfermedades como la malaria, la tuberculosis y VIH. Por eso hace un momento hablábamos de una pandemia con efectos devastadores.

A nivel regional, hay treinta mil muertos y trescientos mil heridos por accidentes de tránsito por año. El MERCOSUR tiene casi la misma cantidad de muertos por accidentes de tránsito que Europa, a pesar de tener muchos menos habitantes y vehículos. Tomando el indicador de víctimas fatales por cantidad de vehículos, podemos ver que en el MERCOSUR hay diez muertos cada diez mil vehículos, el más alto índice de los países europeos es de Portugal con cuatro muertos cada diez mil vehículos y España tiene tres muertos cada diez mil vehículos.

A nivel internacional, también existe un indicador de accidentalidad con respecto a las personas fallecidas en accidentes de tránsito medido en cantidad de kilómetros. De acuerdo a este indicador, en Estados Unidos hay 0,91 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos por un vehículo, en Alemania hay aproximadamente, 1,5 muertos cada cien millones de kilómetros, en Uruguay, en la última evaluación realizada en 1998, había 9,6 muertos cada cien millones de kilómetros recorridos, como podrán ver, señores Legisladores, estamos frente a un problema muy serio.

En nuestro país los accidentes de tránsito son la principal causal de muerte en personas de entre 5 y 34 años, en el que existen más de 500.000 automóviles y una cantidad similar de motos, en el que hay un millón de licencias de conducir, muchas veces otorgadas luego de un examen con mínimas exigencias, por no decir nulas. Promedialmente, dos uruguayos fallecen a diario en accidentes de tránsito y otros cinco quedan con secuelas para el resto de su vida. Los lesionados son más de 20.000 al año, la mitad de los cuales son considerados graves.

Esta realidad, como a todos los uruguayos, nos preocupa enormemente, pero no solamente por las pérdidas humanas y materiales, nos preocupa porque el 95% (noventa y cinco por ciento) de los accidentes de tránsito son ocasionados por errores humanos, es decir por incorrecta aplicación o por inobservancia de las normas de tránsito.

La respuesta a esta problemática debe ser inmediata por parte del Estado, se debe ejercer una acción directa y concreta para enfrentar este problema. Esta acción del Estado involucra a varios actores, institucionales y de la sociedad civil. No es suficiente la existencia de una evolucionada, moderna y completa normativa en materia de tránsito y seguridad vial, si la misma no es aplicada y si esas normas no son respetadas por los ciudadanos.

Las leyes basan su éxito en su eficacia, no es su perfeccionismo técnico-jurídico. El desafío que tenemos por delante es, además de crear buenas normas en materia de tránsito y seguridad vial, hacer que éstas sean eficaces y esa tarea nos compete no sólo a los Legisladores, sino a todos los actores sociales. El principal objetivo es cambiar el comportamiento de conductores y peatones para reducir al mínimo posible la incidencia de los errores humanos entre las causas de los accidentes de tránsito.

Consecuencias económicas. Pero volvamos a los datos estadísticos, y en este caso veamos la incidencia que la siniestralidad en el tránsito tiene en nuestra economía. Tomemos como base un estudio realizado en octubre del año 2001 por la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito (CONATRAN). La elección no es casual, se trata de un completísimo estudio sobre la incidencia económica de los accidentes de tránsito, en el cual se mide el costo que significan las pérdidas de vida en esos siniestros en términos económicos. Queremos además, a través de la presentación de los datos de este estudio, homenajear a la CONATRAN, que a pesar de tratarse de una Comisión Honoraria, con dificultades para funcionar, reali-

zó un enorme esfuerzo en todos estos años por aportar a la prevención y el control de la siniestralidad en el tránsito.

El estudio toma la edad promedio de las víctimas de accidentes de tránsito, fallecidos y lesionados, y en base a ello establece los costos que ocasiona por pérdida de generación de producto. Además, incorpora los costos de atención médica, pérdidas salariales de las víctimas y sus acompañantes y las pérdidas materiales. Sintetizando, esa estimación de costos da un total de US$ 908:100.000 (novecientos ocho millones cien mil dólares), anuales.

Esta cifra equivale al 4,3% (cuatro con tres por ciento) del Producto Bruto Interno de nuestro país y al 50% (cincuenta por ciento) de lo que produce anualmente el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones.

Nuestro gasto en accidentes de tránsito es superior a los ingresos que el país obtiene anualmente por turismo.

Cada trabajador o empresario uruguayo paga, directa o indirectamente, alrededor del equivalente a US$ 50 (cincuenta dólares) anuales por concepto de costos de los accidentes de tránsito.

Consecuencias Psicológicas. Existen a nivel internacional estudios sobre el impacto psicológico que se produce en las víctimas y sobrevivientes de accidentes de tránsito. En nuestro país no se han desarrollado demasiado esos estudios, pero de acuerdo a los técnicos que hemos consultado se pueden extraer algunas conclusiones. Por ejemplo, de la investigación realizada sobre conductores, las causas más directas de los siniestros pueden atribuirse a ignorancia, impericia, imprudencia, irresponsabilidad, inconsciencia e intolerancia. Por su parte, las consecuencias principales afectan al entorno familiar y al propio individuo y éstas son: asunción de nuevos roles en el núcleo familiar, trastornos de conducta, consecuencias emocionales, escolares, laborales, sociales, etcétera.

Esta reseña estadística, que pretendió abarcar los distintos aspectos de la siniestralidad en el tránsito y sus consecuencias, nos revela la importancia que tiene este tema para nuestra sociedad y nos introduce finalmente en el análisis de los principales aspectos del proyecto de ley que nos proponemos sancionar en la Cámara de Representantes.

La norma puede dividirse en varias partes: Generalidades (artículos 1° a 3°). En el artículo 1° se establece que se trata de una ley de orden público. Doctrinariamente se entiende que una ley es de orden público cuando responde a un interés general, colectivo, por oposición a las cuestiones de orden privado, en las que sólo juega un interés particular. Por eso las leyes de orden público son irrenunciables, imperativas, por el contrario las de orden privado son renunciables, permisivas y confieren a los interesados la posibilidad de apartarse de sus disposiciones y sustituirlas por otras. Concretamente el proyecto habla en sus artículos 1° y 2° de valores tales como "...la vida y la seguridad personal..." y establece entre sus fines el de "...proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos...". Por la naturaleza de los bienes jurídicos tutelados (la vida y la integridad física de los ciudadanos) se justifica la declaración de Orden Público.

Ambito de aplicación (artículo 4°). Se establece claramente el ámbito espacial de aplicación: "...todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público..." esta solución legal se compadece con el derecho comparado, por ejemplo el caso de Venezuela, cuya ley de tránsito y transporte terrestre es una de las más completas del continente.

Reglas Generales de Circulación (artículos 16 al 33). El proyecto recoge algunas disposiciones relativas al tránsito en materia de circulación de vehículos, velocidades, señalización, conductores, peatones, maniobras que se entiende que por su importancia deben tener rango legislativo.

Entre estas disposiciones deben destacarse las siguientes: Obligatoriedad para todo vehículo automotor de circular con los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente. Estudios internacionales han demostrado a este respecto que las situaciones peligrosas en el tránsito disminuyen alrededor de un 36% (treinta y seis por ciento) con el uso de las luces bajas. Un vehículo es entre 70 y 300 veces más visible con sus reflectores encendidos. Esto demuestra la importancia de esta medida preventiva que se introduce en la ley.

Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores. En el Reglamento Nacional de Circulación Vial (Decreto 118, de 23 de marzo de 1984) se exigía el cinturón de seguridad como un elemento del vehículo.

Obligatoriedad del uso de señales luminosas para las bicicletas, vehículos a tracción de sangre (carros) y para sus conductores.

Obligatoriedad del uso de casco para los conductores de biciletas y motocicletas.

Medidas de Prevención y Control (artículos 45 a 53). Cabe destacar en esta parte de la ley lo dispuesto con respecto a la prueba de alcohol y drogas en sangre, en particular la determinación del grado de concentración tolerable (0,3 gramos de alcohol por litro de sangre) compatible con los niveles exigidos a nivel internacional. Esta norma es fundamental si se tiene en cuenta que aproximadamente el 15% (quince por ciento) de los conductores que han protagonizado accidentes de tránsito presentaban niveles superiores a 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, que es el nivel máximo actualmente autorizado.

Delitos, Infracciones y Sanciones (artículos 54 a 64). Se

penalizan algunas conductas como la conducción alterada por influencia de drogas psicoactivas, conducción temeraria y alteración dolosa del escenario del siniestro, a título de ejemplo.

Estas normas no sólo apuntan a penalizar a los infractores con penas severas o multas cuantiosas, lo que pretenden fundamentalmente es crear conciencia sobre la gravedad de determinadas conductas en el tránsito y de sus trágicas consecuencias.

En definitiva, la sanción de este proyecto de ley será el primer gran paso para comenzar a enfrentar este mal de la siniestralidad en el tránsito que catalogamos como "pandemia" y que afecta duramente a nuestra sociedad.

La eficacia de esta norma dependerá del control de su aplicación, de la tarea del órgano de control creado por ley y del compromiso de la sociedad toda en asumir son seriedad la realidad del tránsito y la seguridad vial.

Por lo expuesto, solicitamos al Cuerpo la aprobación del mencionado proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

Juan José Domínguez, Miembro Informante; **Julio César Fernández.**

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

INFORME EN MINORIA

Señores Representantes:

El Partido Nacional tiene la más alta preocupación por las inconmensurables pérdidas que cada año genera el tránsito vehicular en nuestro país. Ese medio millar de muertos y los miles de lesionados, amén de las pérdidas de índole material, pueden ser medidos por el número de víctimas o por los costos económicos que ello supone, pero nunca pueden ser valorados de este modo. Cada muerte o cada pérdida de capacidades son pérdidas humanas y para eso no existen unidades de medida.

El Partido ha puesto al servicio de la solución de esta cuestión todo el concurso de sus técnicos en materia de tránsito y seguridad vial, sus juristas, la experiencia de los directores y funcionarios del área de tránsito de las Intendencias Municipales, Ediles con intervención en el área, médicos con especialización en el tema, ingenieros de diferentes disciplinas, y pidió, además, asesoramiento a integrantes de la policía técnica, a técnicos de las compañías de seguros, a instituciones no gubernamentales preocupadas por el asunto, y a grupos de ciudadanos que conforman comisiones para entender en el tránsito. La vastedad del asunto, sus múltiples aristas y sus enormes consecuencias así lo ameritaban.

La dimensión del problema se aprecia con facilidad desde esas cifras popularmente conocidas: medio millar de muertes cada año, algunos miles de lesionados de entidad, costos materiales situados en el orden de los US$ 200:000.000 (doscientos millones de dólares) al año y pérdidas medidas en términos de pérdidas de valor agregado, esperado futuro, del orden de los novecientos millones de dólares cada año. Las consideraciones del inicio, sumadas a estas cifras, obligan a construir una batería de soluciones para abatir estos costos. No tenemos derecho a no atender el tema, y tampoco tenemos derecho a equivocarnos. Enmedar cualquier error supone tiempo, y el tiempo cuesta vidas.

La actualidad. Las soluciones que se ofrecen en la actualidad obedecen a la preocupación que las consecuencias que los accidentes desencadenan. No responden a un estudio de situación comprensivo y acabado. No presentan, por tanto, la debida sistematización.

Los municipios han encarado.

A) La creación de normas.

B) La expedición y registro de autorizaciones de conductores y vehículos.

C) Las funciones de contralor y el registro de multas.

D) Los registros automotores.

E) La señalización vial.

F) Las obras de infraestructura vial.

La policía aporta:

A) Contralor en rutas.

B) Seguridad vial en circunstancias de riesgo especial.

C) Dictámenes técnicos en casos de siniestros.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

A) Habilitación y registro de vehículos de transporte de pasajeros y carga.

B) Control de vehículos de pasajeros y carga.

C) Obras de infraestructura vial de circulación nacional.

D) Señalización e iluminación de rutas y caminos de circulación nacional.

El Ministerio de Salud Pública aporta la atención de accidentados en sus centros de todo el país.

El Banco de Seguros del Estado y luego las compañías privadas de seguros han desarrollado formas de determinar culpabilidades y de medir los costos materiales de los accidentes, a la vez que han implantado el control del estado de los vehículos, han incentivado el uso de elementos de seguridad y de buena conducta en la conducción, a través de descuentos en las primas de seguros.

Con responsabilidad, diferentes organismos han encarado actividades con el fin de contribuir a la disminución de las malas consecuencias del tránsito vehicular. No ha sido suficiente. De cualquier modo, los esfuerzos no han sido en vano.

El panorama actual es de desorden normativo, ausencia de regulaciones en algunas áreas, escasa dedicación de los jerarcas de primer nivel con competencia en el área, fallas de contralor, defectos registrales, carencia de recursos, ausencia de compensadores en caso de daño a terceros y escasa base de coincidencia por parte de conductores y peatones participantes en la circulación.

Se detecta la convivencia de múltiples legislaciones no uniformes y la ausencia de regulaciones en algunos campos. El Reglamento Nacional de Circulación Vial de 1984 ha constituido un interesante esfuerzo de coordinación. Ha sido adoptado por múltiples comunas, con lo que constituyó un interesante aporte. Su no adopción general y la imposibilidad de actualización permanente por vía legal impidieron una correcta respuesta normativa a los nuevos problemas surgidos.

Los requisitos que deben cumplir las escuelas de conductores y sus planes de enseñanza, las condiciones psicofísicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables del contralor del tránsito, la ausencia de sanciones para los que incumplen en el mantenimiento de los registros o que cometen faltas vinculadas a los mismos, como la expedición de licencias a ciudadanos a los que les fue retirada la misma, la no uniformidad en la obligatoriedad de inspección vehicular, periódica y la escasa rigidez en los exámenes a conductores, la no aprobación previa de los elementos de seguridad, son algunas de las principales carencias que en materia de regulaciones se observan.

De los jerarcas con competencia en la materia, ninguno puede dedicar a la circulación vial más que una ínfima parte de su tiempo. Los Ministros con competencia parcial en el tema no pueden dedicar más que un centésimo de su tiempo y de sus recursos a las tareas de supervisión, control y diseño de estrategias de prevención. Con los Intendentes pasa en menor medida algo similar. Si bien dedican más horas a esta cuestión, deben concomitantemente resolver temas de igual importancia en los diversos órdenes bajo su competencia. Se reconoce la labor de las Divisiones de Tránsito en los Municipios. En resumen, un problema nacional de primer orden sin una jerarquía con alta dedicación a su resolución.

Las fallas en el contralor en alguna medida son consecuencia de ausencias normativas, así como le dudas de criterio y falta de constante dedicación por parte de los jerarcas involucrados. En general, se concentran en ser controles "expost" y no de previa aplicación, con lo que desaparece su carácter preventivo. Es mejor revisar las condiciones de un vehículo que lamentar las consecuencias de sus fallas. La escasa severidad de las actividades inspectivas resulta ser fuente de inconvenientes, como lo es también la alta dependencia del juicio y la voluntad de la persona que ejerce la función de inspeccionar ante la carencia de registros electrónicos de faltas o fallas no pasibles de manipulación humana.

Las fallas registrales son de actualización, no de carencia de programas informáticos y equipos para desarrollarlos. El país pagó cientos de miles de dólares para obtener las herramientas que permitieran generar y mantener un Registro Unico de Conductores, Infractores y Vehículos. No creó paralelamente medidas que compensaran la tarea de los que hacían el esfuerzo del registro y el mantenimiento. Tampoco creó sanciones para aquellos que incurrieran en el registro de otorgar licencias a personas a las que les hubiera sido retirada su habilitación, por no cumplir con su obligación del mantenimiento de los registros, que permiten la detección oportuna de la falta.

Los recursos que se aplican al contralor de tránsito son mayoritariamente los otorgados por los presupuestos de los diferentes niveles de gobierno, y eventualmente los recaudados por multas aplicadas a los infractores. No existen recursos genuinos ni premios en función de resultados.

No existe aún un **seguro obligatorio** para todos los vehículos y conductores que compense los daños provocados por aquellas situaciones que no se evitaron. Su aprobación traerá aparejada la aplicación de un más estricto contralor del estado de los vehículos.

Lo más importante y grave: una sociedad que ha perdido valores y educación. Que muestra su permanente falta de respeto a la vida propia y ajena queriendo pasar primero, llegar más rápido y no atendiendo los riesgos que la circulación supone.

La solución que se requiere: sus características. El Partido Nacional entiende que la solución a aplicar debe conjugar al menos lo siguiente:

1) La existencia de un organismo con dedicación absoluta al tema de la circulación vial.

2) El otorgamiento de potestades a ese organismo para crear normativa regulatoria.

3) Recursos no dependientes de la voluntad presupuestal. En ausencia de accidentes o graves daños provocados por el tránsito muchas veces se recortan recur-

sos para las tareas de inspección y control, de allí la importancia de independizar los recursos de la decisión política circunstancial.

4) Ese organismo debe estar institucionalmente ubicado en el ámbito municipal y tener jurisdicción nacional.

5) Se deben establecer normas únicas y generales para los conductores (habilitaciones), para los vehículos (condiciones para su habilitación), para las escuelas de conducción, los inspectores de tránsito, para la circulación, para la señalización. Asimismo, se deberá poner bajo la égida de este organismo toda la actividad del Registro Unico de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones y la aprobación de elementos de seguridad.

6) Se deben aplicar recursos a la educación vial y a la creación de conciencia en la materia.

Es impensable que un tema de tanta importancia y complejidad, con crecientes innovaciones técnicas, se pueda solucionar sin una organización que le dedique toda su atención y su tiempo. El número de fallecimientos y lesiones que se producen cada año amerita la creación institucional. Los costos materiales anuales y el lucro cesante provocado justifican económicamente la opción.

El organismo creado debe tener **poder suficiente para reglamentar** la circulación en todo el país. La necesidad de otorgar poderes deviene de la imposibilidad que tiene la ley de acompasar los cambios provocados por la permanente evolución del sector de actividad. Nuevos vehículos, mayores velocidades de circulación, nuevos elementos de seguridad o de control, innovaciones de la ciencia médica, obligan a responder de manera rápida para que la prevención sea eficaz. El Legislador siempre tendrá reservada la potestad de legislar para enmendar excesos o malas prácticas. Pero pretender que todo sea regulado por ley, supone el enorme riesgo de la pérdida de actualización y, por lo tanto, la aplicación de medidas no efectivas, o no eficientes, sobrecostos, imprevisiones y soluciones creativas aprovechando los vacíos legales y reglamentarios.

Los recursos deberán tener independencia de la decisión política circunstancial. La experiencia muestra que el tema del tránsito es atendido con recursos cuando se han producido graves accidentes. En otras circunstancias no se le dedican ni dinero ni tiempo. De allí la necesidad de independencia presupuestal. Nuestro Partido sugiere que los recursos estén constituidos por el 10% (diez por ciento) de lo recaudado por concepto del seguro obligatorio por lesiones o muerte, y como contrapartida, la inspección de dicho seguro recaiga en el organismo creado. La medida conseguiría el abaratamiento del seguro en el largo plazo, por cuanto la inversión en contralor es disminutiva del riesgo de accidentes. Este modo de financiamiento es un modo inteligente de asegurar recursos, control de las condiciones de seguridad de los vehículos, control de la circulación y baja en el número y la gravedad de los accidentes.

Paralelamente, entendemos del caso diseñar mecanismos de premios a las intendencias y los cuerpos inspectivos que en sus comunidades exhiban bajos niveles de accidentabilidad y una permanente disminución del número de siniestros.

Entendemos que por una cuestión de orden y eficiencia el organismo a cargo debe tener **jurisdicción nacional,** y por razones de efectividad y también por incuestionable legitimidad debe **ubicarse en el ámbito municipal.** Un organismo con jurisdicción nacional ubicado en el ámbito del Congreso Nacional de Intendentes, en uso de la solución institucional prevista en la Constitución de 1996, artículo 262, inciso 5°, sería además de un interesante aporte en materia de desarrollo institucional al proceso descentralizador del Uruguay, una aplicación eficaz para la solución del tema de la inseguridad vial. Sumado a esto, este camino respeta la legitimidad de la competencia municipal que explicaremos más adelante, y pone al único instrumento institucional con solvencia en la materia y presente en todos los rincones del territorio, al servicio del contralor del tránsito.

Las normas tienen que comprender las condiciones que deben cumplir los diferentes elementos (conductores, vehículos y vías), el ordenamiento que deben seguir, y las condiciones que deben cumplir quienes enseñan y quienes juzgan conductas.

La administración de los registros debe ser de quien es responsable de su mantenimiento y quien a la vez, es el principal interesado en su utilización.

Finalmente, es necesario invertir recursos en formar conciencia acerca de los riesgos de la circulación vial, los modos correctos de hacerla y fundamentalmente los valores que deben presidir la convivencia de los ciudadanos. La escuela es el principal instrumento para inculcar valores y trasmitir conocimientos. Allí se deben diseñar y ejecutar planes con estos fines. Paralelamente, la inversión en campañas recordatorias de buen diseño resultan contributivas al objetivo de mantener la permanente atención en el tema.

Los municipios: legitimidad y efectividad. Los municipios han elaborado toda la base normativa para reglamentar la circulación vial y han desempeñado las funciones de contralor del cumplimiento de la misma. Cada municipio ha actuado con independencia, pero reconozcámoslo, de manera altamente abarcativa y con singular coherencia entre las normas aprobadas por las distintas Juntas Departamentales. Las diferencias más importantes han sido las que regulan los modos de circulación en lo atinente a preferencias en los derechos de paso por la fijación de arterias preferenciales y rotondas, o lugares y modos de estacionamiento, o faja por la que deben circular bicicletas, motos y ciclomotores, además de sus lugares de estacionamiento.

En lo que refiere a habilitaciones de conductores y vehículos, registros, señalización vial, velocidades permi-

tidas, etc. la base normativa es casi común. La normativa existente es en su inmensa mayoría de origen municipal.

El municipio hace y mantiene la infraestructura vial. El ordenamiento de la circulación está indisolublemente ligado a esa función. Las vías se construyen para facilitar los flujos de personas y cosas en una ciudad, y para hacerlo en condiciones de seguridad. No se podría concebir que un organismo estableciera por dónde y de qué manera se debe circular y que otro fuera el responsable de aprontar las vías. Seguramente, esta descoordinación provocaría sobrecostos para el gobierno municipal por utilización insuficiente de vías de tránsito, o costos por sobre utilización de pavimentos no preparados para soportar determinadas cargas o velocidades, Infraestructura vial y tránsito constituyen una unidad indisoluble.

Pero también el tema es municipal, porque es el municipio el que está presente en cada rincón del territorio para ejercer la función de controlar el respeto a las normas, y hacerlo de manera preventiva. La Intendencia y la Policía son las únicas presencias del Estado en todos los lugares del territorio. No existen otras. La policía en la campaña debe concentrarse en otras funciones. Los únicos que pueden efectivamente controlar de modo preventivo son los municipios.

Finalmente, las Intendencias tienen y mantienen los registros de vehículos en todo el territorio. Lo han hecho desde siempre y de manera encomiable. Han registrado y controlado en los tiempos en que el desarrollo de estas tareas reposaba en el orden y la sistematización de los funcionarios afectados al área. Alcanzado el tiempo de la informática, debemos señalar que son pocos los errores y faltas que se detectan. Lo que es medida clara de la honradez y dedicación de los cuerpos afectados a la función. Las Intendencias han hecho bien el registro y mejor la función de contralor. Esto debido a su responsabilidad frente a los vecinos, pero también porque son las patentes de vehículos una fuente de creciente participación relativa en la financiación de gastos e inversiones municipales. Los registros son por uso de naturaleza municipales.

La propuesta del Gobierno. El Poder Ejecutivo pone en consideración dos proyectos de ley por los que crea una Unidad de Seguridad Vial (UNASEV), con jurisdicción nacional, independencia funcional, actuante en la órbita de Presidencia de la República y coordinada con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y aprueba un conjunto de normas para reglamentar la circulación vial de carácter general y aplicación obligatoria en todo el territorio nacional.

El organismo propuesto funciona en la órbita del Poder Ejecutivo, en una mezcla poco conveniente, en la medida que el funcionamiento se produce en Presidencia de la República, pero la responsabilidad política es del Ministro de Transporte y Obras Públicas. El organismo se crea con potestades generales de coordinar con diferentes órganos del Estado, y por esa razón se lo coloca en el espacio central que constituye la Presidencia de la República. Como Presidencia de la República es un órgano denominado cerrado, que no puede adquirir ni ejercer otras potestades que las que taxativamente la ley le ha otorgado, igual se le asigna la tarea pero se carga al Ministro de Transporte y Obras Públicas con la responsabilidad de una función fuera del ámbito de su competencia. Esto dificulta la función de contralor para el propio Ministro y para los demás poderes del Estado.

Las potestades otorgadas al organismo creado son de asesoramiento y promoción. En los numerales relativos a las competencias no se otorgan potestades de ejecución al organismo creado. Tampoco se incluyen exigencias de intervención preceptiva para el establecimiento de normas por los organismos con competencia en el tema. Por otra parte se establece de manera imprecisa en su alcance que el Poder Ejecutivo reglamentará aspectos relativos al funcionamiento de la UNASEV.

Los recursos previstos son los que fijen las disposiciones presupuestales y los naturales de cualquier organismo.

En los artículos 11 a 13 del Proyecto de Normas de Tránsito se define el rol de los Gobiernos Departamentales. Se les obliga a adoptar las medidas adecuadas para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley en su territorio y se les reserva el derecho de establecer normas de vigencia en su territorio, siempre y cuando las mismas no contradigan las disposiciones de la presente ley. Finalmente se obliga al conductor de un vehículo a cumplir la normativa nacional y la vigente en el departamento por el que circule.

La ley establece un conjunto de disposiciones que constituyen una base normativa mínima y uniforme para todo el país. El texto establece normas para la circulación, indica que no se debe circular a velocidades excesivamente altas o bajas, en una regulación poco precisa, indica condiciones que deben cumplir conductores y vehículos, entre los que deja abierta la posibilidad de retiro de licencia de conducir y establece el uso obligatorio del casco y el cinturón de seguridad, criterios de señalización, seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, alcohol en sangre máximo permitido, delitos de tránsito, se determinan los delitos, se establecen penas, y se establecen agravantes.

El texto no incluye disposiciones relativas a los requisitos que deben cumplir las escuelas de enseñanza de conductores, ni las condiciones psicofísicas y de conocimiento que deben cumplir los responsables de la inspección y control del tránsito.

La posición frente a las leyes propuestas. El Partido Nacional no acompañara los proyectos en general ni en particular.

Mucho nos gustaría poder votar una ley que contribuya a dar solución a los temas del tránsito. No es ésta.

En la propuesta del Gobierno, el organismo creado para entender en la materia sólo propone pero no dispone. Aquí se precisan soluciones y no conversación.

Tampoco está dotado los recursos propios que le permitan acción permanente y en todos lados. Ni se prevén recursos para la educación y creación de conciencia.

No tiene clara ubicación jerárquica, lo que dificultará su accionar en lo que hace a la coordinación y el control.

Desconoce la realidad de que las Intendencias son las únicas que pueden efectivamente controlar por estar en todos lados, no atiende la unidad que circulación e infraestructura vial presentan, desconoce la autonomía y desincentiva la participación municipal.

Respecto de la construcción del articulado, el conjunto presentado es en artículos detallista (nivel de alcohol tolerado en sangre, modo de hacer detener un vehículo) y en otros deja todo librado a las reglamentaciones (velocidades de circulación, toda la normativa ambiental como emisión de contaminantes o niveles de ruido). Omite el tratamiento de lo vinculado a las escuelas de conductores y a las condiciones que deben cumplir los inspectores de tránsito.

Debemos expresar una posición contraria al retiro de la licencia por parte de los inspectores así como nos oponemos al uso del cepo y el guinche como elementos para la inmovilización y el secuestro de vehículos. Alternativamente estamos convencidos de lo adecuada que resulta la práctica de la denominada licencia por puntos, que evita la arbitrariedad del inspector y la violencia del conductor. El descuento de puntos es junto a la obligatoriedad de asistir a cursos de conducción con nuevos exámenes, una útil manera de evitar excesos. Alguien puede restar importancia a lo que tenga que pagar, pero nadie resta importancia a la libertad de utilización de su tiempo.

Los recursos de cepo y guinche pueden ser sustituidos por multas, cursos y descuentos de puntos. Todo con el objetivo de crear conciencia duradera y de premiar a los conductores de buena conducta con descuentos en sus seguros y eventualmente de costo de las patentes de los vehículos que siempre estacionan en los lugares adecuados.

La propuesta gubernamental elimina la CONATRAN (Comisión Nacional de Tránsito) creada por la Ley N° 16.585 para sustituirla por un organismo de similares características, de asesoramiento, sin recursos propios y sin potestades ejecutivas.

El proyecto de ley no soluciona el problema. Nos duele no poder acompañarlo más allá de reafirmar la firme voluntad de encontrar una solución. Este articulado supone una pérdida de tiempo. Los resultados obligarán a su corrección. Lamentablemente estos resultados se miden en muertos y lesionados, que de aprobarse este proyecto alcanzarán el mismo número cada año. Sentimos la enorme frustración de no haber encontrado la manera de hacer comprender al Gobierno el tipo de respuestas institucionales que se imponen para dar solución al grave asunto de la seguridad vial en el país.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

Sergio Botana, Miembro Informante; **David Doti Genta, Jaime Mario Trobo,** según lo establecido en el inciso 2° del artículo 132 del Reglamento de la Cámara de Representantes y el sector al cual representa, acompaña el Informe en Minoría elaborado por el Diputado **Sergio Botana**, en virtud de tratarse de la posición del Partido Nacional en dicho tema.

PROYECTO DE RESOLUCION

Artículo Unico.- Deséchase el proyecto de ley sobre la aprobación de las normas de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

Sala de la Comisión, 7 de noviembre de 2006.

Sergio Botana, Miembro Informante;
David Doti Genta.

PODER EJECUTIVO

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo y Deporte
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
Ministerio de Desarrollo Social

Montevideo, 20 de octubre de 2006.

Sr. Presidente de la
Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto Proyecto de Ley de

Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional, modificativo del remitido con fecha 20 de junio del presente año y que actualmente se encuentra siendo considerado por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

Saludamos al Sr. Presidente de la Asamblea General reiterando las seguridades de nuestra más alta consideración.

Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de la República; **Azucena Berruti, Danilo Astori, Reinaldo Gargano, José Mujica, José Díaz, Eduardo Bonomi, Víctor Rossi, Mariano Arana, Marina Arismendi, María Julia Muñoz, Héctor Lescano, Jorge Brovetto, Jorge Lepra.**

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo y Deporte
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
Ministerio de Desarrollo Social

Montevideo, 20 de octubre de 2006.

PROYECTO DE LEY

Declaración de Orden Público

Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1) Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2) Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial por ley, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) La tipificación de los delitos de tránsito y de las infracciones administrativas, así como de las sanciones aplicables y medidas cautelares a aplicar, relacionadas con tales fines.

Ambito espacial de aplicación

Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO

Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito.

1.- El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2.- Sólo podrá demorarse a un conductor o su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley o, cuando lo dispusieren las autoridades judiciales o administrativas competentes por motivos de interés general.

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los

usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo I al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes a la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACION

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas, será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Lo vehículos que transporten materiales peligrosos y circulan en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstan-

cias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y, el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido, de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos “PARE” y “CEDA EL PASO” no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstuir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, paso a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aún en los lugares permitidos cuando constituye un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente sseñalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de Vías Férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre

el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las Perturbaciones del Tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las Habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las Habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Unico Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones.

LOS VEHICULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el RUCVII creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

A) Número de registro o placa.

B) Identificación del propietario.

C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuya sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B, D, L y M, además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 43.

6) El uso de la bocina está en general prohibido. Solo se permite usarla justificadamente a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (Art. 4°), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los conductores de bicicletas y motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (Art. 4°).

SEÑALIZACION VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos

por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación.- Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia.- Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información.- Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de “PARE”.

C) Luz amarilla o ámbar continúa: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y fecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrá entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito nacionales, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley.

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicará, en caso de tratase de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A, B, C y D del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

En caso de accidentes sin víctimas personales aparentes, la realización de dichos exámenes será facultativa.

A tales efectos, se recurrirá a la prueba de espirometría, la que podrá ser ratificada por exámenes de sangre, orina u otros exámenes clínicos o paraclínicos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil, penal y/o laboral.

Artículo 53.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

DELITOS, INFRACCIONES Y SANCIONES

DELITOS DE TRANSITO

Artículo 54.- Conducción de vehículos alterada por influencia de drogas psicoativas.

El que, comandando un vehículo automotor o de tracción animal de cualquier género, especie, uso o destino, se encontrare dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (Art. 4°), en estado de alteración producida por drogas psicoativas, incluido el alcohol etílico (etanol), será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un tiempo de uno a cinco años.

En el caso de sometimiento a proceso por delito referido, de oficio se dispondrá preventivamente la suspensión de la licencia de conducir.

A los efectos de la norma penal contenida en este artículo, la autoridad competente, reglamentará con respec-

to al alcance y carcterísticas de "estado de alteración" y "drogas psicoactivas".

Artículo 55.- Conducción temeraria.

El que, en las vías de tránsito, condujere un vehículo automotor de cualquier género, especie, uso o destino, con manifiesta temeridad, esto es, violando ostensiblemente las normas básicas de seguridad vial, de manera de poner en peligro real o potencial la vida y la integridad de las personas, será castigado con la pena de seis meses de prisión a tres años de penitenciaría y, acumulativamente, con la privación del privilegio de conducir vehículos automotores por un plazo de uno a cinco años.

Artículo 56.- Atentado contra el sistema de señalización vial.

1) El que, por cualquier medio o procedimiento, destruya, modifique, altere, oculte, dañe, cambie de lugar, apague, remueva o suprima una señal o baliza vial de cualquier tipo o naturaleza establecida por esta ley, sean las dispuestas por las autoridades del tránsito o las colocadas en la vía por los particulares en los casos que les corresponde, será castigado con una pena de tres meses de prisión a tres años de penitenciaría y una sanción pecuniaria de hasta 500 UR (quinientas unidades reajustables).

2) Iguales penas se aplicarán al que, sin autorización previa de la autoridad competente o de las disposiciones de la presente ley, coloque en la vía de tránsito cualquier tipo de señal o baliza, perteneciente al sistema oficial o no, que tenga por objeto desviar, obstaculizar, perturbar, detener, impedir o poner en peligro la libre y segura circulación vial de un flujo de tránsito o de algún usuario en particular.

Artículo 57.- Alteración dolosa de la escena del siniestro.

El que, con posterioridad a la ocurrencia de un siniestro de tránsito grave y sin motivo que lo justifique, movilice los vehículos involucrados o los cuerpos de las víctimas o modifique, oculte o destruya elementos o despojos del mismo con el propósito de disimular o atenuar su propia responsabilidad o la de un tercero, será castigado con la pena de seis meses a dos años de prisión, y, acumulativamente la privación del privilegio de conducir por el período de uno a tres años según las circunstancias del caso, y una multa de 1000 U.R. (mil unidades reajustables), sin perjuicio de las demás responsabilidades que le pudieran corresponder.

Artículo 58.- Medidas sobre el automotor y comunicaciones.

1) Sin perjuicio de las medidas cautelares o definitivas que correspondan en la vía administrativa, el Juez competente, incluso antes de recaer el primer auto, dictará de oficio las providencias que, conforme a las circunstancias, estime pertinentes respecto al vehículo automotor mediante el que se cometió el presunto delito.

2) A sus efectos, los Jueces comunicarán al Registro Unico Nacional de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones (RUCVI), de oficio en forma inmediata y pormenorizada los procesamientos, condenas, sustituciones de pena y sobreseimientos que recaigan por consecuencia de los delitos anteriores y, de la misma forma, el citado Registro remitirá a los Jueces toda información que estos le soliciten.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO

Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 61.- A los efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes

a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

c) Conducir con exceso de velocidad.

d) La rehabilitación dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

g) Darse a la fuga.

h) Cruzar con la luz roja.

i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública.

Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 64. (Derogaciones).- Deróganse el Art. 284 de la Ley N° 17.296 y el Título VII de la Ley N° 16.585.

ANEXO I

DEFINICIONES

VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alcazar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

Azucena Berruti, Danilo Astori, Reinaldo Gargano, José Mujica, Mariano Arana, José Díaz, Héctor Lescano, María Julia Múñoz, Martín Ponce de León, Víctor Rossi, Marina Arismendi, Eduardo Bonomi, Jorge Brovetto.

DISPOSICIONES CITADAS

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA

Artículo 7°.- Los habitantes de la República tienen derecho a ser protegidos en el goce de su vida, honor, libertad, seguridad, trabajo y propiedad. Nadie puede ser privado de estos derechos sino conforme a las leyes que se establecen por razones de interés general.

CONVENCION INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.

3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público.

5. Nadie puede ser expulsado del territorio del Estado del cual es nacional, ni ser privado del derecho a ingresar en el mismo.

6. El extranjero que se halle legalmente en el territorio de un Estado parte en la presente Convención, sólo podrá ser expulsado de él en cumplimiento de una decisión adoptada conforme a la ley.

7. Toda persona tiene el derecho de buscar y recibir asilo en territorio extranjero en caso de persecución por delitos políticos o comunes conexos con los políticos y de acuerdo con la legislación de cada Estado y los convenios internacionales.

8. En ningún caso el extranjero puede ser expulsado o devuelto a otro país, sea o no de origen, donde su derecho a la vida o a la libertad personal está en riesgo de violación a causa de raza, nacionalidad, religión, condición social o de sus opiniones políticas.

9. Es prohibida la expulsión colectiva de extranjeros.

LEY N° 16.585,
de 22 de setiembre de 1994

TITULO V
DE LOS REGISTROS

Artículo 18.- Créase el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores, el que estará a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 19.- De acuerdo a sus cometidos específicos y en lo pertinente, quedan obligadas a remitir información las Intendencias Municipales y las dependencias de los Ministerios del Interior y de Defensa Nacional.

Artículo 20.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas coordinará con las Intendencias Municipales y demás organismos públicos las formas y los plazos para el suministro de la información necesaria para el funcionamiento del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

Artículo 21.- Los datos de dicho Registro deberán ser suministrados a requerimiento del Juez competente, de la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito y de los demás organismos oficiales vinculados a la prevención de accidentes.

LEY N° 15.223,
de 10 de diciembre de 1981

Artículo 1°.- Apruébase el Convenio sobre Adopción del Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras ("Convenio de Caracas"), abierto a la firma en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, Washington DC, el 7 de diciembre de 1979 y suscrito por parte del Gobierno de la República Oriental del Uruguay el 23 de julio de 1980.

Artículo 2°.- Comuníquese, etc.

TEXTO DEL CONVENIO:

INTRODUCCION
Carácter y Antecedentes

Al tenor del artículo 128 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, los Congresos Panamericanos de Carreteras tienen el carácter de Conferencias Especializadas. El Régimen de dichos Congresos, que norma el funcionamiento de sus órganos permanente, fue aprobado por la Asamblea General de la OEA en abril de 1973.

El Primer Congreso Panamericano de Carreteras se celebró en Buenos Aires, Argentina, en el mes de octubre de 1925, para dar cumplimiento al mandato de la V Conferencia Internacional Americana, celebrada en Santiago, Chile, en 1923, de que se estudien los medios más adecuados para desarrollar un programa eficaz para la construcción de carreteras en los distintos países de América y entre unos y otros.

Se considera que dicho Primer Congreso constituye la

génesis de la "Carretera Panamericana", como la vía de enlace terrestre más directa posible de las ciudades capitales de los países de las Américas.

Al disponerse en la actualidad de rutas alternativas de enlace internacional en las AMéricas, el concepto de la Carretera Panamericana ha evolucionado para transformarse en el del "Sistema Panamericano de Carreteras", cuyo valor como instrumento principal de la integración y el desarrollo económico y social de los países americanos es evidente.

El desarrollo y mejoramiento del Sistema Panamericano de Carreteras, ha sido y continúa siendo asunto de primordial interés para los representantes de los gobiernos participantes en los Congresos. Dentro de ese espíritu, dado el constante aumento del tránsito urbano y del transporte automotor a nivel nacional e internacional, los Congresos han dedicado mayor atención a la elaboración y adopción de normas uniformes para el diseño, construcción y conservación de las carreteras, y de disposiciones sobre la circulación y señalización de las mismas, como medios de promover una mayor seguridad en el tránsito.

Los progresos realizados en este campo hicieron necesaria la elaboración de un proyecto de "Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras", tarea que se encomendó a un Subcomité de carácter ad-hoc, con sede en Caracas, Venezuela, dependiente de la Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad de los Congresos.

Tanto el proyecto del Manual como el de un Convenio para la adopción del mismo por los Estados Americanos resultado de varios años de labor de dicho Subcomité, fueron aprobados por la referida Comisión y posteriormente por el Comité Directivo Permanente de los Congresos, y en el último término se presentaron a consideración del Undécimo Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Quito, Ecuador, en el mes de noviembre de 1971. Este Congreso aprobó ambos documentos y denominó al segundo de ellos "Convenio de Caracas", en homenaje a la ciudad en que fue preparado juntamente con el referido Manual.

El Nuevo Convenio

Ya que el Convenio de Caracas no llegó a entrar en vigor, el Comité Directivo Permanente de los Congresos, por convocatoria de su Presidente, realizó en octubre de 1979 una reunión de consulta con los Presidentes de las Comisiones Técnicas y, en ella se llevó a cabo una revisión y modificación de aquel instrumento, estructurándose de esa manera un nuevo proyecto de convenio, que se sometió a la consideración del Decimotercer Congreso Panamericano de Carreteras.

Este Congreso, que se celebró en Caracas, Venezuela, del 3 al 7 de diciembre de 1979, aprobó dicho proyecto con algunas modificaciones que afectaron sólo al artículo 4, para indicar la intervención que debe tener el Comité Directivo Permanente con respecto a las propuestas de modificación del Manual, y el artículo 6, para eliminar una fecha límite para la firma del Convenio por los Estados Americanos. Otras modificaciones fueron sólo de forma o de estilo.

Así, el Convenio, que en esa oportunidad fue suscrito por los representantes de siete Estados miembros, quedó abierto a la firma de los demás, desde el 7 de diciembre de 1979, en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos.

En virtud de este instrumento los Estados Contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del mismo y las normas y procedimientos contenidos en el Manual, promulgando las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas que sean necesarios y adoptado las medidas adecuadas para tal efecto. El Convenio contiene además, estipulaciones relativas a la revisión y modificación de las normas y procedimientos del Manual, a fin de que se ajusten a los requerimientos del tránsito automotor en el futuro.

El Convenio entrará en vigor tan pronto como tres Estados Contratantes lo hayan ratificado o se hayan adherido al mismo.

CONVENIO SOBRE ADOPCION DEL MANUAL INTERAMERICANO DE DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DEL TRANSITO EN CALLES Y CARRETERAS

Los Estados Miembros de la organización de los Estados Americanos,

Deseosos de establecer de común acuerdo principios y reglas uniformes en los dispositivos para el control del tránsito en el Continente americano.

Considerando, que una completa uniformidad en los dispositivos para el control del tránsito contribuirá poderosamente a mejorar las comunicaciones y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos de América.

Reconociendo, que el mejor medio de conseguir estos fines es la conclusión de un Convenio destinado a adoptar el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras.

Conscientes de que el XI Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Quito, Ecuador, durante el mes de noviembre de 1971, aprobó un Convenio para adoptar el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, Convenio que no llegó a entrar en vigor.

Considerando la revisión y modificación que al texto de

dicho Convenio llevó a cabo la reunión de consulta convocada por el Presidente del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras con los Presidentes de las Comisiones Técnicas de los mismos, celebrada en el mes de octubre del presente año.

Visto: por el Comité Directivo Permanente y aprobado en su reunión previa al Decimotercer Congreso Panamericano de Carreteras, se elevó para su aprobación por éste, y

Reunidos en la ciudad de Caracas, Venezuela, han acordado suscribir el siguiente:

CONVENIO SOBRE ADOPCION DEL MANUAL INTERAMERICANO DE DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRANSITO EN CALLES Y CARRETERAS

Artículo 1°

Adopción de Normas y Procedimientos

Los Estados Contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del presente Convenio y las normas y procedimientos contenidos en el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, que será considerado como parte integrante de este Convenio y que en lo sucesivo se denominará el MANUAL.

Con este fin los Estados Contratantes se comprometen a:

a) Promulgar todas las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas, que sean necesarias a fin de asegurar la más completa y plena adopción del MANUAL;

b) Realizar las actividades materiales, organizar los servicios, aplicar los procedimientos y tomar las medidas conducentes a lograr la más efectiva aplicación del MANUAL;

c) Adoptar o sustituir, según el caso, dentro de los diez años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, las señales, marcas, instalaciones y símbolos necesarios para el control del Tránsito, de conformidad con el sistema definido en el MANUAL.

Artículo 2°

Variación de las Normas y Procedimientos

Si al transcurrir los diez primeros años de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con lo establecido en el artículo 9° del mismo, un Estado tuviese dificultades para dar total cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1° de este Convenio, informará inmediatamente a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos la diferencia entre sus propias normas y procedimientos y los que establece el MANUAL.

En tal caso, la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos notificará inmediatamente a todos los demás Estados la diferencia que existe entre las indicaciones contenidas en el MANUAL y las normas y procedimientos nacionales correspondientes al Estado en discrepancia.

Artículo 3°

Suministro de Información

Los Estados Contratantes se comprometen a comunicar a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos:

a) El texto de las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas que hayan promulgado en acatamiento a las indicaciones del MANUAL;

b) Todos los informes oficiales o resúmenes oficiales de informes, que no tengan carácter confidencial, realizados con el objeto de mostrar los resultados de la aplicación de las normas y procedimientos contenidos en el MANUAL.

Artículo 4°

Modificación del Manual

El MANUAL podrá ser modificado con arreglo a las decisiones que se tomen en los Congresos Panamericanos de Carreteras y de conformidad con el siguiente procedimiento:

a) Cualquiera de los Estados Contratantes puede, a través de sus representantes en los Congresos Panamericanos de Carreteras, proponer modificaciones del MANUAL;

b) Las modificaciones deberán ser aprobadas por el voto de las dos terceras partes de los Estados Contratantes y serán realizadas sin necesidad de recurrir a un protocolo adicional;

c) Las modificaciones entrarán en vigor en el término de tres meses después de ser trasmitidas a los Estados Contratantes, o a la expiración de un período más largo, si a juicio de los mismos Estados Contrantes la naturaleza de la modificación así lo requiere.

En el último caso, el procedimiento a seguir será el siguiente: Un Estado Contratante propondrá a las

otras partes contratantes la extensión del período en cuestión, a través del Comité Directivo Permanente, que será el responsable de trasmitir la propuesta a las otras partes contratantes, de obtener la aprobación o desaprobación de la referida extensión del período y de informar de los resultados de este procedimiento a todas las partes contratantes;

d) La Secretaría General de las Organizaciones de los Estados Americanos informará a todos los Gobiernos de los Estados Contratantes las modificaciones del MANUAL que deban entrar en vigor de conformidad con este artículo

Artículo 5°

Adopción de las Modificaciones

Si un Estado se encuentra imposibilitado para cumplir con alguna de las nuevas normas, o nuevos procedimientos surgidos como consecuencia de las modificaciones del MANUAL; o de hacer que su legislación interna concuerde con dichas modificaciones; o si el Estado considera necesario adoptar criterios que difieran en algún particular de los establecidos en las modificaciones, procederá de conformidad con el procedimiento que fija el artículo 2° de este Convenio.

Artículo 6°

Firma

El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados Americanos en la sede de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, en Washington, D.C., a partir de la fecha de su aprobación pro el XIII Congreso Panamericano de Carreteras.

Artículo 7°

Ratificación

El presente Convenio estará sujeto a ratificación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, la cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Artículo 8°

Adhesión

El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de todos aquellos Estados Americanos que no lo hayan suscrito. Los instrumentos de adhesión se depositarán en la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos.

Artículo 9°

Entrada en Vigor

El presente Convenio entrará en vigor tan pronto como tres Estados Contratantes lo hayan ratificado o se hayan adherido al mismo. Se tomará como fecha de entrada en vigor el trigésimo día después del depósito del tercer instrumento de ratificación o de adhesión.

Después de esa fecha el presente Convenio entrará en vigor respecto de cada Estado que lo ratifique o adhiera a él, el trigésimo día de haber depositado dicho Estado su instrumento de ratificación o adhesión.

Es entendido que la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos asume la obligación de notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes, la fecha de entrada en vigor de este Convenio.

Artículo 10

Denuncia

El presente Convenio regirá indefinidamente, pero podrá denunciarlo cualquier Estado Contratantes por medio de aviso anticipado de un año, a cuyo término cesará en sus efectos para el Estado denunciante y quedará en vigor con respecto a los otros Estados Contratantes. La denuncia se comunicará a la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, y la Secretaría hará notificación al respecto a los otros Estados signatarios y adherentes.

Artículo 11

Solución de Controversias

Toda controversia entre dos o más partes contratantes respecto a la aplicación o interpretación del presente Convenio y de las normas y procedimientos establecidos en el MANUAL, deberá ser decidida por las vías reconocidas en el Derecho Internacional. A tal fin, los Estados Contratantes, de común acuerdo, pueden concurrir ante la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos para que dicha Secretaría indique el procedimiento que deberán seguir a los fines de la solución satisfactoria del conflicto.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, cuyo plenos poderes han sido presentados y hallados en buena y debida forma, firman el presente Convenio que se llamará CONVENIO DE CARACAS, en nombre de sus respectivos

gobiernos, en Caracas, en la fecha que aparece junto a sus respectivas firmas.

El presente Convenio, cuyos textos en español, francés, inglés y portugués son igualmente auténticos, quedará abierto a la firma de todos los Estados Americanos, en la sede de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, Washington, D.C.

LEY N° 17.296
de 21 de febrero de 2001

Artículo 284.- En ocasión de infracciones de tránsito, los funcionarios públicos nacionales o municipales no están habilitados al retiro de la cédula de identificación del vehículo, la licencia de conductor, así como todo otro documento que se encuentre en poder de los conductores o propietarios de vehículos. Quedan exceptuados de la prohibición dispuesta:

a) los vehículos empadrones en el extranjero;

b) los casos previstos por el artículo 25 de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

LEY N° 16.585,
de 22 de setiembre de 1994

TITULO VII

DE LA PRUEBA DE ALCOHOL EN LA SANGRE

Artículo 24.- Se considerará que se encuentra inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol en la sangre al momento de conducir el vehículo sea superior a ocho decigramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 25.- A partir de la vigencia de la presente ley los funcionarios del Ministerio del Interior, especialmente habilitados después de ser debidamente capacitados, podrán investigar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas en su organismo a través de procedimientos de espirometría.

Al conductor que fuere hallado conduciendo en transgresión de los límites indicados en el artículo 24 se le retendrá la libreta de conductor y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, podrá cancelarse la libreta de conductor.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos se le retendrá la libreta de conductor y se le advertirá:

A) Que la negativa supone presunción de culpabilidad.

B) Que la autoridad competente podrá aplicar oportunamente una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de constituida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma podrá extenderse hasta un máximo de dos años.

La inspección a que refiere este artículo sólo podrá efectuarse en las áreas y dentro de los horarios en que el Ministerio de Salud Pública garantice poder realizar el análisis a que refiere el artículo 30 de la presente ley.

Artículo 26.- El conductor de un vehículo destinado al transporte colectivo de pasajeros, que sea sometido a los exámenes precedentemente establecidos, incurrirá en transgresión si de los mismos surge la presencia de alcohol en la sangre en cualquier proporción, por mínima que ella fuere.

Artículo 27.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas -accidentados o fallecidos- se someterá a los conductores de los vehículos involucrados a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual embriaguez alcohólica de los mismos.

A tales efectos, podrá recurrir, de ser posible, a la prueba de espirometría y en su defecto a la sangre y orina.

Artículo 28.- Cuando un conductor debe someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por el Ministerio de Salud Pública.

Artículo 29.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 30.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos efectúe otros exámenes que permitan revisar los resultados de aquellos.

Artículo 31.- Los resultados de las pruebas efectuadas

en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil o penal.

En los casos en que la persona afectada por la ejecución de los exámenes a que refiere el presente Título considere que se han violado sus derechos y garantías, podrá ocurrir ante la sede jurisdiccional competente para que resuelva si el procedimiento utilizado ha sido o no ajustado a derecho.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 33

En Montevideo, a los dieciocho días del mes de abril del año dos mil siete, a la hora catorce y cuarenta y cinco minutos, se reúne la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores. ____________________________
Asisten sus miembros señores Senadores Juan Justo Amaro, Enrique Antía, Nora Castro, Carlos Moreira, Rafael Michelini, Luis Oliver y Víctor Vaillant. ______________
Preside el señor Senador Victor Vaillant, Presidente de la Comisión. ____
Actúan en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el señor César González. _____________
Abierto el acto se pone a consideración el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006. Distribuido N° 1434/2006). _______
Se agregan a la lista de desglosados los artículos 10, 31 y 44. ____
Quedan desglosados los artículos 3°, 4°, 5°, 10, 11, 12, 13, 30, 31, 32, 33, 44 y 45 a 53 (capítulo que refiere a medidas de prevención y control) 54 a 58 (capítulo que refiere a delitos). Se votan, con excepción de los artículos referidos como desglosados, los artículos 1° a 43, según el siguiente detalle: ____
Artículo 1°.- Seis en seis. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 2°.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 6°.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 7°.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 8°.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 9°.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 14.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 15.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 16.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 17.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 18.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 19.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 20.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 21.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 22.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 23.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. __________________________
Artículo 24.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 25.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 26.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. Los señores Senadores Enrique Antía y Carlos Moreira dejan constancia de que votan el artículo con salvedades que refieren a su numeral 6). _____
Artículo 27.- Siete en siete. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 28.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. __________________________
Artículo 29.- Siete en siete: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. __________________________
Artículo 34.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 35.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 36.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 37.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 38.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 39.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 40.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 41.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 42.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Artículo 43.- Seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ____________________________
Los artículos aprobados con modificaciones son los siguientes: ____
"Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito. _______
1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito. _________________________
2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía,

tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible. ____
3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias. ____________
4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente". ____________________________________
'Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir. ______
1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes. ___________________
2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley. _____________________________________
3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar: __________________________________
A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.
B) Un examen teórico de las normas de tránsito. _______
C) Un examen práctico de idoneidad para conducir. ____
Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país. _________________
4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir. ______________________
5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que: _____________
A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo. _____________
B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado. ___________________
El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo. ____
6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo. __________
7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes". __________
"Artículo 29.- De los diferentes elementos. ___________
1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento: ____
A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia. ____________________________
B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad. ___________________________________
C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil. _______________________________
D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos. __________________
E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia. ____
F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás. ______________
G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia. _____________________________________
H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos. ____
I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales. _____________________________
J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales. ___________________________
K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor. ___
L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados. ______________________________
M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etc. _________________
N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), C), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero. ____
2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas: __________________
A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí. ______________________________
B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto. __________________
C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor. _______________________
D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor. __________________
Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular. ___________
3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro. _______________________________

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad. _________________
5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21. ______________________________________
6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes. ______________________________________
7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprometido. ________________
8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente". _____________
"Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos." ____
Finalmente, se resuelve elevar al Senado los artículos 54 a 58 del proyecto de ley, aconsejando sean destinados a la Comisión de Constitución y Legislación para su análisis. De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1585/2007, que forma parte de este documento. _____________________
A la hora quince y cuarenta minutos se levanta la sesión. _
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente y la Secretaría de la Comisión. _______________________________________

Victor Vaillant
Presidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 34

En Montevideo, a los veinticinco días del mes de abril del año dos mil siete, a la hora catorce y cincuenta y nueve minutos se reúne, en sesión extraordinaria, la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. _____________
Asisten sus miembros señores Senadores Eleuterio Fernández Huidobro, Carlos Moreira, Rafael Michelini, Eduardo Ríos y Víctor Vaillant._____________________
Faltan con aviso los señores Senadores Juan Justo Amaro y Enrique Antía. _________________________________
Preside el señor Senador Víctor Vaillant, Presidente de la Comisión. _______________________________________
Actúan en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el señor César González. ____________
Abierto el acto se pone a consideración el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006, Distribuido N° 1434/2006). _______
Se consideran los artículos 3°, 4°, 5°, 10, 11, 12, 13, 30, 31, 32, 33, 44 y 45. ____________________________________
Se votan los artículos 3°, 4°, 10, 11, 12, 13, 30 y 44, según se detalla a continuación: __________________________
Artículo 3°.- Cinco en cinco. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. __________________________
Artículo 4°.- Cuatro en cinco. Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 10.- Cuatro en cinco: Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 11.- Cuatro en cinco. Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 12.- Cuatro en cinco. Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 13.- Cuatro en cinco. Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 30.- Cuatro en cinco. Afirmativa. Aprobado sin modificaciones. __________________________________
Artículo 44.- Cuatro en cuatro. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. ______________________
Los artículos aprobados con modificaciones tienen la redacción que se transcribe: __________________________
"Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular. ____
A) Las normas generales de circulación. _____________
B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación. ____________________________
C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos. ______
D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos. _________________
E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines". ________________
"Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con la cobertura que determine la ley". ____________________________________
Continúa postergada la votación de los artículos 5°, 31, 32, 33, 45 a 53 (capítulo que refiere a medidas de prevención y control) y 54 a 58 (capítulo que refiere a delitos)". ______
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1610/2007, que forma parte de la presente Acta. ____________________
A la hora dieciséis y treinta y tres minutos se levanta la sesión. ____
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente y la Secretaria de la Comisión. ____

Víctor Vaillant
Presidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 35

En Montevideo, a los dieciséis días del mes de mayo del año dos mil siete a la hora catorce y cuarenta y siete minutos, se reúne la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. ____
Asisten sus miembros señores Senadores Martín Aguirrezabala, Enrique Antía, Eleuterio Fernández Huidobro, Carlos Moreira, Rafael Michelini, Eduardo Ríos y Luis Rosadilla. ________________________________
Preside el señor Senador Carlos Moreira, Vicepresidente de la Comisión. ____________________________________
Actúan en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el señor César González. ____________
Abierto el acto se pone en consideración el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006, Distribuido N° 1434/2006). ________
Se consideran los artículos 5° y 31. _________________
Artículo 5°.- Se vota: siete votos en siete señores Senadores presentes. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ___________________________________
Artículo 31.- Se considera y se posterga. _____________
El artículo aprobado con modificaciones tiene la redacción que se transcribe: _________________________________
"Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito. _________
1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica). ____
2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley. ____
3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir". ____
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1663/2007, que forma parte de la presente Acta. ____________________
A la hora dieciséis y cinco minutos se levanta la sesión. ____
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Vicepresidente y la señora Secretaria de la Comisión. ______________________________

Carlos Moreira
Vicepresidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 36

En Montevideo, a los veintitrés días del mes de mayo del año dos mil siete a la hora catorce y cuarenta y siete minutos se reúne, en sesión extraordinaria, la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. ____________________
Asisten sus miembros señores Senadores Juan Justo Amaro, Enrique Antía, Eleuterio Fernández Huidobro, Carlos Moreira, Rafael Michelini, Eduardo Ríos y Luis Rosadilla. _
Preside el señor Senador Carlos Moreira, Vicepresidente de la Comisión. ____________________________________
Actúan en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el señor César González. ____________
Abierto el acto se da cuenta de una solicitud de audiencia enviada por la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ___________
Seguidamente se continúa el tratamiento del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006, Distribuido N° 1434/2006). _______
Se consideran los artículos 31, 32, 33 y 45 a 53 inclusive. __
Artículo 31.- Se aplaza. _____________________________
Artículo 32.- Se vota: siete votos en siete señores Senadores presentes. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones. _____________________________________
Artículo 33.- Se vota: seis en siete. Afirmativa. Aprobado con modificaciones. _______________________________
Artículo 45.- Se vota: cero en siete. Negativa. __________
Artículo 45 SUSTITUTIVO, propuesto por el señor Senador Víctor Vaillant. Se vota: cinco en siete. Afirmativa. _____
Artículo 46.- Se vota: seis en seis. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado con modificaciones, con excepción de su inciso cuarto, que se aplaza. ________________________
Artículo 47.- Se vota: seis en seis. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ______________________
Artículo 48.- Se vota: seis en seis. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado con modificaciones (se suprimen los incisos segundo y tercero). ______________________________
Artículo 49.- Se vota: seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ______________________
Artículo 50.- Se vota: seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ______________________
Artículo 51.- Se vota: seis en seis: Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ______________________
Artículo 52.- Se vota: cero en seis. Negativa. __________
Artículo 53.- Se vota: seis en seis. Afirmativa. Unanimidad. Aprobado sin modificaciones. ______________________
Los artículos aprobados con modificaciones tienen la redacción que se transcribe: ________________________
"Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación, en bicicletas y vehículos de tracción a sangre y en sus conductores". __________________________________

"Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley". ___________________
"Artículo 45 Sustitutivo.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida. ______________________________________
El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período de 3 años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8% (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría". _______________________
"Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos. ___
Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones: _______________________________________
a) en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año; __________________________________
b) en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años; ________________________
c) en caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor. ___________________
La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación. ___________________________________
Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos: ____
A) Se le retendrá la licencia de conducir. ______________
B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables). _________
C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad. ___
D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años. ____
(EL INCISO CUARTO SE APLAZA). _________________
La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula. _________________________
Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que recuerdan las leyes penales y civiles a los particulares". ______________
"Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos". ______________________________________
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1681/2007, que forma parte de la presente Acta. ___________________
A la hora dieciséis y cinco minutos se levanta la sesión. __
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Vicepresidente y la señora Secretaria de la Comisión. ______________________________

Carlos Moreira
Vicepresidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 37

En Montevideo, a los tres días del mes de mayo del año dos mil siete a la hora catorce y cuarenta y tres minutos se reúne, en sesión extraordinaria, la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. ______________________________
Asisten sus miembros señores Senadores Juan Justo Amaro, Enrique Antía, Carlos Moreira, Rafael Michelini y Víctor Vaillant. ____
Faltan con aviso los señores Senadores Eleuterio Fernández Huidobro y Eduardo Ríos. __________________________
Preside el señor Senador Víctor Vaillant, Presidente de la Comisión. _______________________________________
Actúa en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou. ____
Abierto el acto, continúa la consideración del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006, Distribuido N° 1434/2006). _______
Se consideración artículos 59 a 64. ____________________
Artículo 59.- Se vota: cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. ____
Artículo 60.- Se aplaza. ____________________________
Artículo 61.- Se vota: cero en cinco. Negativa. SUPRIMIDO.
Artículo 62.- Se vota: cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. ____
Artículo 63.- Se vota: cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. ____
Artículo 64.- Se aplaza. _____________________________
La Comisión resuelve: ______________________________
1. Enviar nota al señor Presidente del Senado solicitando que se desglose del proyecto de ley a estudio, el Capítulo referente a "Delitos, Infracciones y Sanciones" (artículos

54 a 58) y se remitan a la Comisión de Constitución y Legislación. ___________________________________
2. Continuar la consideración del proyecto de ley en la sesión del próximo miércoles seis de junio. ____________
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1691/2007, que forma parte de la presente Acta. ____________________
A la hora quince y cuarenta y dos minutos se levanta la sesión. ____
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente y la señora Secretaria de la Comisión. _________________________________

Víctor Vaillant
Presidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 38

En Montevideo, a los seis días del mes de junio del año dos mil siete, a la hora catorce y cuarenta y tres minutos se reúne la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. _
Asisten sus miembros la señora Senadora Nora Castro y los señores Senadores Juan Justo Amaro, Enrique Antía, Rafael Michelini, Carlos Moreira, Eduardo Ríos y Víctor Vaillant.
Preside el señor Senador Víctor Vaillant, Presidente de la Comisión. ______________________________________
Actúa en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el Jefe de Departamento señor César González. __
Abierto el acto, continúa la consideración del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006. Distribuido N° 1434/2006). _______
Se consideran los artículos siguientes: ______________
Artículo 31.- Se aplaza. _____________________________
Artículo 46, inciso cuarto.- Se vota. 7 en 7. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. ________
Artículo 60.- Se vota: 5 en 7. Afirmativa. Aprobado con modificaciones. _________________________________
Artículo 64.- Se aplaza. _______________________________
Artículo 5°.- Se vota su reconsideración, 7 en 7 y se aplaza.
El artículo 60 queda redactado de la siguiente manera: ____
"ARTICULO 60.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones." _____________
La Comisión resuelve: _____________________________
1. Continuar la consideración del proyecto de ley en la sesión del próximo miércoles trece de junio. ___________
2. Invitar, a propuesta del señor Senador Moreira para la misma sesión, en caso que se concrete el negocio de PLUNA con el inversionista extranjero, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. ___________________________
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 1704/2007, que forma parte de la presente Acta. ___________________
A la hora quince y cincuenta minutos se levanta la sesión.
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente y la señora Secretaria de la Comisión. ________________________________

Victor Vaillant
Presidente

Lydia El Helou
Secretaria.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 39

En Montevideo, a los trece días del mes de junio del año dos mil siete a la hora catorce y cincuenta y cinco minutos, se reúne la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. _______________________________________
Asisten sus miembros la señora Senadora Nora Castro y los señores Senadores Enrique Antía, Rafael Michelini, Luis Oliver y Víctor VAillant. ___________________________
Faltan con aviso los señores Senadores Juan Justo Amaro y Carlos Moreira. _________________________________
Preside el señor Senador Víctor Vaillant, Presidente de la Comisión. ______________________________________
Actúan en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Lydia El Helou y el Jefe de Departamento señor César González. ____
Abierto el acto continúa la consideración del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se establecen nuevas normas sobre tránsito y seguridad vial. (Carpeta N° 715/2006, Distribuido N° 1434/2006). _______
Se consideran los artículos siguientes: ______________
Artículo 5°.- En la sesión anterior se había votado la reconsideración y el aplazamiento de este artículo. Luego de un intercambio de opiniones se vota el artículo con la misma redacción con que había sido aprobado el pasado dieciséis de mayo (Acta 35); cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________________________________
Articulo 31.- Se pone en consideración un texto sustitutivo presentado por el señor Senador Enrique Antía. Se vota: cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. ___________
Artículo 64.- Se vota: cinco en cinco. Afirmativa. UNANIMIDAD. Aprobado sin modificaciones. ______________
Los artículos 54 a 58 inclusive se desglosan y se elevan al

Cuerpo solicitando sean considerados por la Comisión de Constitución y Legislación, según fue votado el treinta de mayo pasado (Acta 37). ___________________________
Finalmente se designa Miembro Informante al señor Senador Rafael Michelini, quien lo hará en forma escrita. _____
El texto aprobado tiene la redacción que se transcribe a continuación: ___________________________________
"PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO _________________
Declaración de orden público. ______________________
Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley. _________
Fines de la ley __________________________________
Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son: ____
1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos. ________________________________
2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante. ______________________
Objeto de la ley _________________________________
Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular: ____
A) Las normas de circulación. ______________________
B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación. ___________________________
C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos. _______
D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos. _________________
E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines. ___________________
Ambito especial de aplicación. ______________________
Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público. ____________
PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO _____________
Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito. __________
1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica). ___
2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley. ___
3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.
Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial. ____
Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial. ___________________________
Artículo 7°.- Principio de seguridad vial. ______________
Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados. ________________
Artículo 8°.- Principio de cooperación. _______________
Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada. _________
TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS ____________
Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia. __
DISPOSICIONES GENERALES _____________________
Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional. __________________________________
Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley. _______
Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma. _______________
Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo. _______________
REGLAS GENERALES DE CIRCULACION _____________
Artículo 14.- De la circulación vehicular. ______________
1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos: ___________________________
A) Cuando deben adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario. ____
B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario. __________
2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección. ______________________________
3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario. _________
4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras. _____________
5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario. ____
6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la

velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante. ____
7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas. ____________________________________
8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes. ______________
9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia. _______
Artículo 15.- De las velocidades. ___________________
1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito. __________________
2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad. ___
3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito. ____
Artículo 16.- De los adelantamientos. _______________
1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas. ___________
2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones: ____________________________________
A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.
B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero. ______________________
C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro. ____________________________________
D) Que efectúe las señales reglamentarias. ___________
3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento. _____
4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino. ____________
5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando: ____
A) La señalización así lo determine. _________________
B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal. ______________
C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen. ______
D) Circulen en puentes, viaductos o túneles. __________
E) Se aproximen a un paso de peatones. _____________
6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente. _____
7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario. ______________________________________
8) No se adelantará invadiendo las bernas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular. __________________________________
9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando: _________________________________
A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda. ____________________
B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud. ___________________
En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento. __________________________________
Artículo 17.- De las preferencias de paso. ____________
1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente. _________________________________
2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad. ______________________________________
3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso. ____
4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior. ______________________________________
5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma. __________________________________
6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás. ____
7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos. ____
8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes. ________________________________
9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento. ____________________________________
Artículo 18.- De los giros. __________________________
1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.____
2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes,

túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación. ___________________

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva via por el carril de la derecha. _________________________

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha. ____

5) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha. ___

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma: ____

A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo. __________

B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba. ____________

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo. ______________________________

Artículo 19.- Del estacionamiento. __________________

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, o no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del bordel del pavimento y paralelo a los mismos. ___________________________

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin. _______________

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma. ____

Artículo 20.- De las cruces de vías férreas. ____________

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente. ___

Artículo 21.- Del transporte de cargas. _______________

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor. ____

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente: ______________________

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca. ________________________________

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes. ____________

El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva. _______________________________________

Artículo 22.- De los peatones. ______________________

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios. ____

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías. _________

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos. ____

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro. ____

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito. _______

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito. _________________________

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible. _______

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias. ____________

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales y/o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente. ____________________________

LOS CONDUCTORES ____________________________

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. __________________________

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada. ______________
Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir. _______
1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes. ____________________
2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se específica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley. __________________________________
3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar: _________________________________
A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.
B) Un examen teórico de las normas de tránsito. _______
C) Un examen práctico de idoneidad para conducir. _____
Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país. ________________
4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir. _____________________
5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que: _____________
A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo. ____________
B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado. ___________________
El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo. _______________________________________
6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo. ___________
7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes. ___________
Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir. _______________________________________
Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores. ___________________________
LOS VEHICULOS _______________________________
Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes: ____________________________
1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas. ____________________
2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994. ____
3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información: __________________________
A) Número de registro o placa. ____________________
B) Identificación del propietario. _____________________
C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen. _________________________
4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente. _______________________________________
Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera. ____________________________
Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.
Artículo 29.- De los diferentes elementos. ____________
1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento: ____
A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia. ____________________________
B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad. ____________________________________
C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil. ________________________________
D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos. ___________________
E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.
F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás. _______________
G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia. ______________________________________
H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos. ____
I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales. _____________________________
J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales. _____________________________
K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor. ___
L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivaente que ofrezcan seguridad y adherencia aún en caso de pavimentos húmedos o mojados. ____________________________

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etc. ________________
N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero. ___
2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas: ___________________
A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí. _______________________________
B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá la forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto. __________________
C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor. _________________________
D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor. __________________
Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular. __________
3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro. _______________________________
4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad. _________________
5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21. ______________________________________
6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes. ______________________________________
7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido. ________________
Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente. _________________
Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4°), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente. ____________
Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas: __
a) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas; ______________________
b) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga; ____
c) por el conductor y eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros; _______________
d) por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar. ___________________________________
Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. ______________________
Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación en bicicletas y vehículos de tracción a sangre y en sus conductores. ___________________________________
Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley. _____________________
SEÑALIZACION VIAL ____________________________
Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:
3) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales: _______________________
A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables. ____________________
B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz. _________
C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.
D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura. _________________
2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones. _
3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes. __________________________________
4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981. ______________________________
5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.
6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad. _
7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa. _________________
8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente. _
9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación. __________________________________
10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada. ___________
11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad. _______________________

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en: ____________________________
A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio. __________________
B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública. _______
C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad. ______________________________________
Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado: __________________________
A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce. ____
B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de “PARE”. ____________
C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito. _______________________________
D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.
E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras. _
F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada. ______________
G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda. ____
Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día. _______________________
Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito. ___________________
Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación. ___________________________
Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan: __________
A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente. ________
B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo su lado, permite continuar la marcha. ________________
Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de “PARE” o “CEDA EL PASO”. ___________________
El conductor que se enfrente a una señal de “PARE” deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios. _________________________________
El conductor que se enfrente a una señal de “CEDA EL PASO” deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía. _______________________

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO _____________

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas a cosas como consecuencia de la circulación de vehículos. ______________________
Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá: ___________________________________
A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades. ______________________
B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas. _______________
C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios. _________
D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.
E) Denunciar el accidente a la autoridad competente. ____
Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito deberán poseer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, con cobertura vigente, que determine la ley. _________________________________

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL ____________

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre ___________

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida. _______
El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8% (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría. _____________
Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos. ____
Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:
a) en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año; _________________________________
b) en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años; _______________________

c) en caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infactor. La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación. _______
Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos: ____
A) Se le retendrá la licencia de conducir. ______________
B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de 100 UR (cien unidades reajustables). ______________
C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad. ____
D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años. ______________________________________
La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría. __________________________________
La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula. __________________________
Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares. _____________
Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre. __
La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles. __________________
Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos. ___
Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública. _________________________
Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar, fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados. _______________________________________
Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos. ________________________________
Artículo 52.- Se suprime. ____________________________
Artículo 53.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso. ________________________
Artículo 54.- Se desglosa y se aconseja su remisión a la Comisión de Constitución y Legislación. _____________
Artículo 55.- Se desglosa y se aconseja su remisión a la Comisión de Constitución y Legislación. _____________
Artículo 56.- Se desglosa y se aconseja su remisión a la Comisión de Constitución y Legislación. ______________
Artículo 57.- Se desglosa y se aconseja su remisión a la Comisión de Constitución y Legislación. _____________
Artículo 58.- Se desglosa y se aconseja su remisión a la Comisión de Constitución y Legislación. _____________
INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO _______
Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.
Artículo 60.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones. ____________
E) Artículo 61.- Se suprime. _______________________
Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo. _____
Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse. ______________________________
Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación. ______________________
Artículo 64. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994. __________
ANEXO I - DEFINICIONES _______________________
VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.
CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos. ______________________________________
CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos. ____________________________________
CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía. _____________________________
LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública. _______________________________________
VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía. ____________
MATRICULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente. _______________
CARVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada. __________________________
BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones. _________________________
INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen. ______________________________________
PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril. __________________________
DEMARCACION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones. __________________
ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido. _______________
ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajero o cosas. ________________
DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.
PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha. _____
AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma". _______
De lo actuado se toma versión taquigráfica, cuya copia dactilografiada figura en el Distribuido N° 1739/2007, que forma parte de este documento. _____________________
A la hora quince y quince minutos se levanta la sesión. ___
Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente y la señora Secretaria de la Comisión. __________________________________

Víctor Vaillant
Presidente

Lydia El Helou
Secretaria.

Carp. N° 715/06
Rep. Nº 503/07
Anexo II

CAMARA DE SENADORES

Comisión de Transporte y Obras Públicas

INFORME

Al Senado de la República:

La Comisión de Transporte y Obras Públicas somete a la consideración del Senado de la República el Proyecto de Ley que fuera remitido por el Poder Ejecutivo bajo la denominación de "Proyecto de Ley de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional", el que cuenta con la aprobación de la Cámara de Representantes.

I

El proyecto en análisis fue remitido al Senado conjuntamente con otro, también aprobado en la Cámara de Representantes, que refería a la misma temática y, básicamente, implicaba la creación de un organismo en la esfera del Poder Ejecutivo: la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

En el ámbito de esta Comisión se estimó conveniente discutir separadamente la parte institucional de la normativa entendiendo que, si bien ambos textos apuntaban al tratamiento de la misma problemática, resultaba metodológicamente más correcto dividir su estudio.

El proyecto referido a la creación de un órgano encargado de la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial derivó en la sanción de la Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007, a través de la cual se creaba la UNASEV, asignándosele una serie de objetivos, estableciendo su constitución y delimitando sus atribuciones y competencias.

Es importante señalar también que aquellas disposiciones que referían a aspectos penales, contenidas en el proyecto, fueron cursadas a la Comisión de Constitución y Legislación para su remisión a la Comisión para la reforma del Código Penal, creada por el artículo 22 de la Ley N° 17.897, de 14 de septiembre de 2005, por entender la Comisión que era fundamental contar con una opinión calificada en la materia.

Asimismo se solicita al Senado que las normas penales desglosadas, una vez discutido y aprobado el proyecto, se envíen a la Comisión de Constitución y Legislación.

II

El proyecto oportunamente remitido por el Poder Ejecutivo procura atacar el problema de la siniestralidad en el tránsito y las grandes consecuencias que ello conlleva: en primer y fundamental lugar, la pérdida de vidas humanas y, en segundo término, las consecuencias económicas.

Para tener una idea aproximada de la importancia de ambos temas basta con señalar algunas cifras que son mencionadas en el Informe suscrito por los Diputados Juan José Domínguez y Julio César Fernández, en el ámbito de la

Comisión de Transporte, Comisiones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

Según el referido informe en nuestro país los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en personas entre cinco y treinta y cuatro años. Promedialmente fallecen dos uruguayos a diario en accidentes de tránsito y otros cinco quedan con secuelas para el resto de su vida. A la preocupación que lógicamente esto despierta se le agrega que un 95% (noventa y cinco por ciento) de los accidentes de tránsito son ocasionados por errores humanos, es decir por incorrecta aplicación o por inobservancia de las normas de tránsito.

En lo que refiere a las consecuencias económicas -considerando entre ellas los costos por pérdida de generación de producto, atención médica, pérdidas salariales de las víctimas y pérdidas materiales propiamente dichas, incluidos los seguros- la cifra podría alcanzar al 4% (cuatro por ciento) del Producto Bruto Interno del país, cifra superior a los ingresos que el Uruguay obtiene anualmente por turismo.

Otro problema en esta materia lo constituyen también la convivencia de una normativa múltiple, con criterios no uniformes, a lo largo de todo el territorio nacional, así como la existencia de vacíos legales en materia de tránsito, según se señala en el Mensaje remitido por el Poder Ejecutivo.

En el referido Mensaje se establece que el proyecto de ley sometido a la aprobación del Parlamento constituye una Ley Marco de Tránsito o Código de Tránsito con la que se pretende instituir un ámbito normativo homogéneo en materia de tránsito y seguridad vial, introduciendo reglas y principios básicos a los cuales deberán ajustarse todos y cada uno de los órganos competentes en la materia.

Para la redacción de las soluciones propuestas se contó con el apoyo de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales vinculadas al tema y la fuente principal utilizada para la elaboración del texto elaborado fue el Reglamento Unico de Tránsito y Seguridad Vial del MERCOSUR.

Las particularidades más salientes del proyecto de ley en análisis se pueden resumir de la siguiente manera:

- el carácter de orden público de la propia ley y el enaltecimiento de valores tales como la vida y la seguridad personal,

- la unificación de la normativa, transformándose de hecho en un Código de Tránsito y estableciendo a texto expreso que el ámbito de aplicación de las mismas está comprendido por todas las vías públicas del país, sin perjuicio de ello cada Gobierno Departamental podrá adoptar las medidas que estime adecuadas a fin de asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones contenidas en el proyecto de ley, así como establecer disposiciones no previstas en el mismo siempre que no sean incompatibles con las que allí se instituyen;

- reglas generales de circulación, que apuntan a la protección de quienes viajan en los distintos medios de locomoción, como la obligatoriedad del uso del cinturón en los vehículos automotores o de señales luminosas para las bicicletas o el casco para los conductores de motocicletas;

- medidas de prevención y control, en donde cabe destacar la prueba de alcohol o drogas en la sangre y la determinación de un mínimo tolerable compatible con los niveles exigidos a nivel internacional;

- la penalización de algunas conductas como la conducción bajo la influencia de drogas psicoativas, la conducción temeraria o la alteración dolosa del escenario del siniestro.

III

Simultáneamente al desglose de algunos artículos y su remisión a la Comisión para la reforma del Código Penal -a la que se le había solicitado opinión según se señalara anteriormente- la Comisión realizó un exhaustivo análisis del proyecto aprobado en la Cámara de Representantes, llegando a la conclusión de que algunas de sus disposiciones deberían ser reformuladas.

Se resumen a continuación las principales modificaciones acordadas:

- En referencia a algunos de los objetos de la ley se estimó más conveniente hablar de infracciones y sanciones aplicables y no de tipificación de delitos e infracciones administrativas.

- Se realizaron especificaciones concretas respecto al uso obligatorio del cinturón de seguridad.

- Se estableció que el uso del casco, en el caso de bicicletas y motocicletas, no sólo debería ser obligatorio para los conductores sino para todos los usuarios de las mismas.

- Respecto a la prueba de alcohol en la sangre, se entendió más conveniente establecer un proceso de reducción gradual hasta llegar al máximo permitido de 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre, establecido en el proyecto original.

IV

En mérito al informe que antecede, la Comisión concluyó su tarea votando los disposiciones del Proyecto de Ley, con modificaciones respecto al que oportunamente se votara en la Cámara de Representantes, por unanimidad de presentes. En consecuencia, sin perjuicio de las salvedades que sus integrantes puedan formular en Sala, aconseja al Senado de la República la aprobación del Proyecto de Ley sobre Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

Sala de la Comisión, 9 de julio de 2007.

Rafael Michelini
Miembro Informante.**"**

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto de ley.

(Se lee)

- En discusión general.

Tiene la palabra el Miembro Informante, señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: por la Ley Nº 18.113, de 18 de abril de 2007, el Parlamento aprobó la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), que figuraba en uno de los dos proyectos de ley que fueron aprobados por la Cámara de Representantes en una misma sesión. Se dividió una iniciativa global del Poder Ejecutivo y se creó esta nueva Unidad en el ordenamiento jurídico, que podría considerarse como una especie de código del tránsito. Como dije, entonces, la Cámara de Representantes, a raíz del informe de los señores Diputados Juan José Domínguez y Julio César Fernández, dividió en dos el proyecto de ley del Poder Ejecutivo, uno de menor discusión relativo a la citada Unidad, y el otro es el que tenemos a consideración en el día de hoy.

La Comisión correspondiente del Senado trató el tema en profundidad y, en nuestra opinión, mejoró este proyecto de ley, que era muy cuestionado por algunos de los señores Senadores aquí presentes. Independientemente de que algunos artículos se voten negativamente por algunos Legisladores, esta iniciativa va a contar con la aprobación en general, si no unánime, al menos en forma muy mayoritaria, lo que no hubiera sido posible de haberse mantenido la redacción original.

Lo cierto es que trabajamos mucho y se produjeron debates muy sólidos a nivel de la Comisión. No necesariamente quienes votan a favor tienen toda la razón, como tampoco la tienen quienes votan en contra, por lo que en algunos casos debemos tomar decisiones que no nos terminan de conformar y que son opinables.

¿Por qué estamos hablando de un código de tránsito? Porque en el Uruguay se registra una enorme cantidad de siniestros diarios. Fallecen dos uruguayos por día y otros cinco quedan con secuelas para el resto de su vida. Estamos hablando de que hay siete personas que diariamente se ven afectadas por accidentes de tránsito, de los cuales un 95% son ocasionados por errores humanos y el 5% restante por falta de mantenimiento de los vehículos. Estas cifras nos indican que prácticamente el 100% de los accidentes que se producen terminan siendo responsabilidad de quien conduce o de quien debe mantener el vehículo.

Si bien, obviamente, para nosotros primero están las vidas humanas y las secuelas que los accidentes dejan, hay quienes han estudiado lo que significan económicamente los gastos y las pérdidas ocasionados por efecto de los siniestros, lo que superaría, en varios puntos del Producto Bruto Interno, los ingresos que tiene el país por turismo.

La ley creada por UNASEV y la que estaremos votando en el día de hoy tienen un doble efecto: modernizar lo que llamaríamos el Código de Tránsito o Ley Marco de Tránsito y, al mismo tiempo, dar desde esta Casa, el Parlamento de la República, una señal de preocupación por el hecho de que el porcentaje más alto de muertes debidas a accidentes de tránsito se registra en personas de entre 5 y 34 años de edad. Estamos hablando de un tema que afecta a los jóvenes, a los adolescentes y a los niños, por lo que se hace necesaria de nuestra parte una reacción, una toma de conciencia de lo que está ocurriendo en el Uruguay, pues se trata de nuestros hermanos, hermanas, padres e hijos. Efectivamente, debemos tomar conciencia de que los accidentes de tránsito afectan la vida de la familia y que una vez que sucede no hay vuelta atrás. Indudablemente, si de verdad tomáramos conciencia de que este problema afecta a todos y fundamentalmente a los jóvenes, podríamos evitarlo y, de esa manera, bajarían las estadísticas.

Ciertamente, existen muchas iniciativas provenientes de la sociedad civil. Hace pocos días concurrimos a una de ellas llevada adelante por la señora Alejandra Forlán -hermana e hija de dos cracks del fútbol-, quien tuvo un accidente y se ha puesto el objetivo de trasmitir al conjunto de la sociedad uruguaya que la experiencia por ella vivida no debe ser en vano, no sólo por las consecuencias físicas que le produjo y que hoy padece -además de los meses de hospital-, sino también por la pérdida de seres queridos que también tuvo que vivir. A su vez la Red de Promoción de Seguridad Vial también se encuentra trabajando en el tema.

No sé si a todos los Legisladores, al igual que a nosotros, les llegan semanalmente correos electrónicos que tienen como objeto el promover la toma de conciencia de lo que han sido en los años 2005, 2006 y en lo que va del 2007 las muertes y los lesionados, graves y leves. Concretamente, si comparamos los datos correspondientes al lapso enero-mayo de 2006 con los del mismo período del presente año, constatamos que ha habido un incremento del 13% en el número de lesionados leves -lo que significa unas 900

personas más-, del 23% en la cantidad de lesionados graves -lo que representa unas 300 personas más- y de un 18% de fallecidos, lo que equivale a 30 personas más. Se me podrá preguntar qué tiene que ver esto con la ley. Pues, precisamente, a través de esta iniciativa se pretende que haya una toma de conciencia y que se genere esa Ley Marco de Tránsito o Código de Tránsito para que todos podamos acceder con facilidad y conocer las reglas que gobiernan el tránsito, saber dónde están las fallas y los problemas. Si todos procuráramos tener una conducta acorde a las reglas que en la tarde de hoy estamos próximos a votar, quizás en algún momento -ojalá esto ocurra en la actual Legislatura y, si no, será en la siguiente- esa toma de conciencia permitirá disminuir la cantidad de muertos y de lesionados, tanto graves como leves.

Para mencionar más datos, diremos que comparando los períodos enero-mayo de 2006 con los correspondientes a 2007 se advierte que el porcentaje de fallecidos en las rutas nacionales aumentó, al igual que el de lesionados y el de siniestros. Quiere decir que se han incrementado los accidentes, las pérdidas de vidas y las lesiones ocasionadas, no digo por la falla humana, porque este no es un problema de que el ser humano falle, sino por la falta de conciencia de que cuando estamos conduciendo, por momentos, estamos manejando un arma que en Uruguay mata muchísimo más que las armas de fuego.

Señor Presidente: este proyecto de ley tiene algunas particularidades. Por supuesto, da a la ley un carácter de orden público y enaltece los valores de la vida y la seguridad personal. Se dirá que estos son aspectos programáticos, pero a nuestro entender son fundamentales a la hora de elaborar una ley marco, global y completa.

Esta iniciativa unifica la normativa y transforma las diferentes reglas en el Código de Tránsito. Genera esas reglas de conducción en la vía pública, sin perjuicio de lo que hagan los Gobiernos Departamentales; hace a las reglas generales de circulación; apunta a la protección de aquellos que conducen y también de quienes circulan en el país; toma medidas de prevención y de control, incluyendo en ellas a quienes manejan con irresponsabilidad e inconciencia cuando consumen drogas -cualquiera sea el tipo- y alcohol, siendo este último uno de los que más se destaca porque genera una situación de impunidad, en el sentido de que quien bebe piensa que igual puede manejar, cuando todos sabemos que uno de sus efectos es disminuir notoriamente los reflejos del ser humano. Finalmente, este proyecto de ley genera una penalización -no del Código Penal- estableciendo faltas administrativas cuando se conduce bajo el efecto de drogas de cualquier tipo.

Algunos han preguntado por qué eliminamos las normas penales del proyecto de ley de la Cámara de Representantes. No bastó el argumento de que queríamos que la iniciativa tuviera el máximo de respaldo posible y que algunos señores Senadores sentían que el tema penal de alguna forma no contribuía a generar dicho respaldo. Tampoco sirvió el argumento de que en el año 2005, en la Ley de Humanización y Modernización del Sistema Carcelario, se planteara la creación de dos Comisiones, una de las cuales estaría dedicada al estudio del Código Penal y la otra al análisis del Proceso Penal, para que estas normas de carácter penal fueran a la Comisión respectiva, las que precisamente deben ser votadas en el día de hoy, a fin de que sean enviadas para su estudio a la Comisión de Constitución y Legislación, que será la que analizará el proyecto de ley de reforma del Código Penal.

Si no era suficiente lograr el mayor respaldo posible al proyecto -para no dividir esfuerzos- ni alcanzaba que existiera una voluntad del Cuerpo para estudiar todas las normas penales juntas, a fin de lograr un ordenamiento acabado, por nuestra parte planteábamos el argumento de que si se discutía cada una de las normas penales en la Comisión, esta iniciativa hoy no estaría a consideración del Senado. Es importante destacar que no se trata de que exista un vacío legal, porque es obvio que si una persona ingiere alcohol u otro tipo de drogas y maneja, en caso de ocurrir un accidente, hay un cuerpo normativo para aplicar que seguramente deberá ser ajustado. También reconozco que habría sido bueno tener esas disposiciones incorporadas a este proyecto de ley, pero muchas veces lo excelente es enemigo de lo bueno y, en tal caso, hoy no tendríamos a estudio esta iniciativa, a la que consideramos como un Código de Tránsito o una Ley Marco de Tránsito.

Por otra parte, hemos tenido una discusión muy importante con respecto al cinturón de seguridad y, seguramente, el artículo que trata ese aspecto será uno de los que genere más discusión en el tratamiento de este tema. En lo personal, me arriesgo a decir que sea cual sea la norma que se apruebe con respecto a ese punto, nadie va a quedar conforme con el resultado. Si la norma fuera aplicada a rajatabla y se generara una situación en virtud de la cual nadie pudiera viajar sin cinturón de seguridad, la propia norma se convertiría en impracticable en el transporte urbano de pasajeros que existe en Montevideo y en el interior del país. De todos modos, no hay que olvidar que no es en el transporte urbano donde se producen más accidentes, y esto es bueno reconocerlo. Si exigiéramos que todas las personas que utilizan el transporte urbano de pasajeros usaran el cinturón de seguridad, sin duda, ese sistema colapsaría. Pero tampoco podemos aprobar una norma que no exija nada, sabiendo perfectamente que el cinturón de seguridad, en una situación de alta velocidad y de siniestro, salva la vida de un noventa por ciento o más de quienes lo utilizan.

Asimismo, creo que vamos a tener otra discusión sobre el uso del casco, porque en algunos departamentos -por suerte no en la mayoría- no existe una tradición o, incluso, un porqué con relación a su uso. En los pueblos, la gente se traslada pocas cuadras en moto, motocicleta o bicicleta, y el hecho de que las distancias sean tan cortas determina que no exista necesidad ni conciencia con respecto a la importancia del casco como elemento de protección que, muchas veces, salva la vida de quien lo usa.

Con relación a la prueba de consumo de alcohol, que es otro de los temas que ha generado controversia, hicimos un proceso gradual de reducción de los niveles respecto de los que propuso el Poder Ejecutivo en el proyecto de ley enviado al Parlamento.

Señor Presidente: pensamos que nada de todo esto se puede hacer si no se toma conciencia del problema, sobre todo por parte de la gente más joven.

Los uruguayos hemos dado un ejemplo inmenso con respecto al cigarrillo, en primer lugar, evitando la inhalación de humo por parte de los fumadores pasivos; en segundo término, limpiando nuestro aire en todos los lugares cerrados y, en tercer lugar, logrando que los propios fumadores tomaran conciencia, incluso, en muchos casos que conozco -aclaro que no manejo encuestas- reduciendo el consumo de tabaco. Si actuáramos de la misma manera que se ha hecho con el cigarrillo, si tomáramos conciencia de que quien maneja no puede beber -sabemos que por esa razón existe un porcentaje muy alto de siniestros y, en su gran mayoría, con resultado de muerte- y si los jóvenes -o no tan jóvenes- que conducen un automóvil tuvieran claro que no pueden manejar si han consumido alcohol, estaríamos haciendo un gran bien a los conductores, a sus acompañantes y a sus familias, que no van en el auto en el momento del accidente, pero viven el drama y las consecuencias del siniestro. En definitiva, creo que tomar conciencia en este tema producirá un gran beneficio a toda la sociedad uruguaya.

Naturalmente, este proyecto de ley será enviado a la Cámara de Representantes para su consideración y, en esa instancia, aspiramos a que se tenga claro por qué cambiamos algunas normas penales y eliminamos otras, de modo que esta iniciativa se apruebe lo más rápido posible. Si esto se logra, este Código de Tránsito se sumará a la Ley Nº 18.113, de 18 de abril de 2007, en virtud de la cual se crea la UNASEV, con lo que, sin duda, se mejorará la situación.

Quiero finalizar mi exposición mencionando algunas cifras, porque en general se cree que los heridos, los que sufren contusiones y los muertos son sólo aquellos que están dentro de los vehículos accidentados. En los primeros seis meses del año 2007 fueron más de 500 los peatones embestidos y muchos de ellos no tuvieron suerte.

Asimismo, quiero mencionar otro aspecto de este proyecto de ley, ya que los señores Senadores y las señoras Senadoras van a encontrar un comparativo que demuestra el trabajo que hizo la Comisión. En ese sentido, desde esta banca, quiero levantar mi voz para dejar claro que, aunque hubo algunas discusiones, no sólo se trabajó por parte del oficialismo, sino también de los Senadores de la oposición. Incluso, muchas veces redactamos normas entre todos los miembros de la Comisión, a fin de que el proyecto fuera mejorado de tal manera que contara con el mayor número de voluntades y de manos alzadas en esta Sala.

Es cuanto quería manifestar, señor Presidente

18) AUTORIZACION PARA SALIR DEL PAIS A LA BANDA DE MUSICOS DE LA BRIGADA "GRAL. EUGENIO GARZON" DE INFANTERIA Nº 1 DEL EJERCITO NACIONAL EN EL MARCO DE LA CELEBRACION DE LAS FIESTAS PATRIAS Y EL DIA DE LAS GLORIAS DEL EJERCITO DE LA REPUBLICA DE CHILE QUE SE REALIZARA EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE ENTRE EL 10 Y EL 17 DE SETIEMBRE DE 2007

SEÑOR KORZENIAK.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR KORZENIAK.- Señor Presidente: solicito que se distribuya la Carpeta Nº 854/07, por la cual se autorizaría la salida de la Banda de Músicos de la Brigada "General Eugenio Garzón" de Infantería del Ejército para concurrir a Chile, entre el 10 y el 17 de setiembre de este año.

Formulo este pedido a los efectos de que este tema se trate con carácter urgente, puesto que en unos días estaremos terminando el período ordinario de sesiones del mes y no va a haber tiempo para que se apruebe previamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar que se distribuya la Carpeta a que hizo referencia el señor Senador Korzeniak.

(Se vota:)

- 26 en 26. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

19) TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la discusión general del proyecto de ley relativo al tránsito y seguridad vial, tiene la palabra el señor Senador Moreira.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: como claramente lo expresara el señor Senador que ha hecho el informe por la mayoría, hubo coincidencia en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado en lo que tiene que ver con la importancia, la significación que tiene este tema. A ningún observador escapa -el sábado pasado el país se enteró por los medios de comunicación de un terrible accidente ocurrido en una ruta cercana a Montevideo, en el cual perdieron la vida cinco compatriotas y resultaron heridos más de una decena- la pérdida de vidas, las lesiones de toda naturaleza y las secuelas de por vida que los accidentes de tránsito provocan, con cifras que realmente asustan y que sitúan al Uruguay en un lugar que no es de privilegio en el mundo y ni siquiera en América del Sur. De modo que ahí tenemos un problema que sin duda debemos enfrentar; un problema de

enorme significación humana, pero también económica, puesto que se han hecho estimaciones de que, en gastos directos ocasionados por accidentes de tránsito, la sociedad uruguaya anualmente paga US$ 200:000.000, y tomando en cuenta los gastos totales, esto es, directos e indirectos, aproximadamente US$ 1.000:000.000.

Por lo tanto, este es un tema de humanidad, de pérdida de vidas pero, también, repito, de enorme significación económica, por lo que nos enfrenta a todos a la responsabilidad de bajar estas cifras, de mitigar, de atenuar los efectos de esto que es casi un mal endémico de la sociedad uruguaya. Quizás se deba a problemas en las infraestructuras viales, que seguramente no son similares a las de los países del Primer Mundo. No deben ser lo mismo las autopistas suecas o alemanas que algunas de las rutas que tenemos en el Uruguay -y es natural que así sea-, y la semaforización de Montevideo tampoco debe ser igual, por ejemplo, a la de Santiago de Chile, donde se han invertido, creo, US$ 3:000.000 en colocar semáforos, que es un elemento de gran seguridad puesto que, sobre todo, los equipamientos urbanos en materia de tránsito tienen una fortísima incidencia en la seguridad vial.

De modo que aquí hay un conjunto de causas que concurren, pero también se debe tener en cuenta la mentalidad de los uruguayos de ser permisivos con nosotros mismos y muchas veces cometer infracciones que podemos considerar de pequeño porte pero que luego terminan desembocando en accidentes fatales, con centenares de víctimas por año, como sucede en nuestro país.

Como decía el señor Senador Michelini, este proyecto de ley vino de la Cámara de Representantes. A mi juicio, contenía algunos artículos que no sólo eran inconvenientes, sino además inconstitucionales. Por ejemplo, recuerdo uno en particular, que primero aseguraba el principio de la libertad de circulación y después permitía que las autoridades actuantes demoraran al vehículo y a su conductor, y le retiraran la libreta de conducir y la de propiedad del automóvil. Esto lo discutimos en la Comisión y todos llegamos al acuerdo de que el término “demorar” significaba privar de libertad sin orden judicial, de manera que violaba un principio constitucional. Eso fue modificado, diría, bien modificado.

También se modificaron normas sobre el uso de los cinturones de seguridad. Aquí, el señor Senador Antía hizo un aporte de un artículo mucho mejor redactado. Por ejemplo, hoy estaba leyendo en la prensa que, como consecuencia de este accidente ocurrido el sábado pasado, algunos expertos en seguridad vial hablaban de imponer la obligatoriedad del uso del cinturón, no ya del en bandolera, sino del ventral, de cintura, en el transporte colectivo de pasajeros, por lo menos en las rutas. Me estoy refiriendo a un tema opinable, pero en torno al cual nos sigue dando la impresión que la discusión no se va a agotar nunca.

Decíamos, además, en el seno de la Comisión, que creíamos que el contenido de esta ley se parece, al menos en alguno de los artículos, a materia de reglamentación. Hay varios artículos que por su casuística, por la forma pormenorizada con que se ocupan de determinados detalles en lo que hace a ciertos aditamentos que deben tener los vehículos, son más materia de reglamentación que de ley. Ahora hay mayoría absoluta en el Parlamento, pero normalmente siempre ha sido más complejo modificar leyes que modificar decretos. El Partido Nacional ya adelantó opinión en el momento en que se votó la creación de la Unidad de la Seguridad Vial, UNASEV, en cuanto a que, por vía de la ley, aquí estábamos ingresando en materia departamental; por lo tanto, cuestionábamos la constitucionalidad de varios de estos artículos en tanto se ocupaban, regulaban y reglamentaban materias, repito, a nuestro juicio departamentales. Tuvimos una discusión sobre el punto y nosotros citamos la opinión de varios constitucionalistas que abonan nuestra teoría en el sentido de que, a pesar de que no hay una disposición constitucional específica que diga cuál es la materia departamental, en la mayoría de los casos, por los antecedentes legislativos, por la costumbre, por el sentido habitual de los términos, por esa tendencia que se impuso en la reforma constitucional de tratar de orientar las políticas hacia la descentralización, nos parecía que esto era una instrumento legal que tenía un sentido inverso a ese principio consagrado en la Constitución a partir de la última reforma porque, precisamente, tendía a centralizar y no a descentralizar. A diferencia del partido de Gobierno, nosotros ya habíamos dejada sentada nuestra posición respecto a que lo que tiene que ver con la regulación del tránsito en las vías urbanas de los Gobiernos Departamentales y en los caminos departamentales, debía ser materia de decreto dictado por éstos y no de la ley, ya que la materia de la ley son las rutas nacionales. Es un tema sobre el cual se nos dio opinión contraria, pero el Partido Nacional mantiene esa posición. Además, como forma de abonar eso hablábamos de que, si bien hay principios generales en esta materia, no pueden dejarse de lado determinadas particularidades locales. No es lo mismo circular por la rambla de Pocitos o por 18 de Julio o por Avenida Italia a las 17 horas que en Ombúes de Lavalle, en Miguelete, o en el Pueblo Constitución, puesto que son otras las realidades. Lo decíamos, por ejemplo, con relación a una previsión que se hace aquí de usar luces cortas durante el día. Sinceramente, a nosotros no nos parece que en el Uruguay sea apropiado que los vehículos tengan que circular en horas de la tarde, en verano, con las luces cortas encendidas. Claro, una cosa es la circulación a velocidades altas en las rutas nacionales; pero esto nos va a provocar una especie de deslumbramiento a los que circulamos.

Lo cierto es que ese artículo está aquí y nosotros no lo vamos a votar. Similares comentarios hacíamos acerca de la utilización del casco cuando se conduce una motocicleta, y al respecto debo agregar que el proyecto de ley venido de la Cámara de Representantes imponía su uso también para los ciclistas. Recuerdo que en algunos departamentos, como Colonia y Cerro Largo, entre otros, se han presentado recursos de democracia directa contra las normas que imponen el uso del casco. Fui Intendente durante diez años y

conozco la vida en los pequeños poblados; sé que se utilizan mucho los ciclomotores de 50 centímetros cúbicos, por lo que imponer a alguien que use casco en una localidad de 700 habitantes, parecería un exceso. A mi criterio, eso debería quedar librado a cada Gobierno Departamental, pues no podemos dudar de que los Intendentes y las Juntas Departamentales tengan el propósito de defender la integridad física y la vida de las personas.

De modo que, tal como dije, nos parece que existen determinadas normas que deben quedar libradas a decisiones de los Gobiernos Departamentales. Como en general cuestionamos la constitucionalidad, yendo a los casos concretos nos parece que también hay algunas disposiciones notoriamente excesivas.

Por otra parte, no nos convence para nada la tipificación de nuevos delitos que se aprobó en la Cámara de Diputados, ya que nos parece otro exceso, y no sólo porque al igual que la ley de humanización carcelaria ha fracasado en muchos aspectos -aunque en la creación de estas Comisiones fue acertada-, sino porque entendemos que algunas penas son muy severas y muy draconianas, sobre todo referidas a conductas de suma generalidad, como la de la conducción temeraria, que impone penas con un mínimo de prisión a un máximo de penitenciaría. O sea que puede suceder que un hombre que vaya un poco rápido en una ruta termine preso en el COMCAR. Sí pensamos que hay que ser severos y draconianos en cuanto a retirar habilitaciones para conducir e imponer multas, pero encarcelar personas dejando esto librado a esa dosis de generalidad nos parece demasiado. Insistimos en este tema y conseguimos la sensibilidad de los señores integrantes del Partido de Gobierno para desglosar esta norma y no modificar el Código Penal en forma frecuente -que a nuestro criterio es una mala técnica legislativa-, de manera de poder pasar el tema a la Comisión de Constitución y Legislación y que luego se pueda enviarlo a la Comisión de Reforma del Código Penal. De no hacerlo así, creo que se cometería un exceso. Considero que en la Cámara de Representantes esto se votó en forma muy apresurada, pero por suerte se pudo rectificar y el votar hoy este desglose me parece una medida muy acertada.

Hay otras normas que establecen una gradualidad, por ejemplo en la ingesta de bebidas alcohólicas, que intenta llevar de 0,8 a 0,3 el nivel tolerable de alcoholemia en un plazo de tres años. Tengo entendido que tomando solamente un whisky se puede llegar a 0,3, por lo que esta medida parecería excesiva a todas luces; por lo menos, impresiona como que va a ser muy difícil aplicarla de la noche a la mañana. Pienso que tenemos que ser realistas; dictar normas es fenomenal, pero lo más importante es aplicarlas y controlarlas. De ser así, primero habría que destinar gente para vigilar su cumplimiento -en esto son fundamentales los Gobiernos Departamentales-, pero también habría que concientizar a las personas para que cumplan con las disposiciones. Acá se ha escuchado muchas veces eso de que imponer penas más severas a los delincuentes no resuelve el tema de la delincuencia, pero en este caso tampoco lo resolvería; instrumentando medidas más severas tampoco lo resolvemos, porque se trata de un tema de concientización. Pienso que habría que hacer campañas de concientización para que la gente se convenza de lo correcto. De nada sirve legislar sin educar, porque mucha gente ni se va a enterar de que existe esta norma.

En definitiva, pensamos que algunas normas son buenas, pero discrepamos con otras. Las discrepancias son de índole general por razones de inconstitucionalidad, por ser esta materia, en algunos terrenos, de índole departamental. Además, tenemos discrepancias de otra naturaleza con algunas disposiciones que luego, durante la discusión en particular, recalcaremos.

Nada más, muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de continuar con la lista de oradores, la Mesa quiere agradecer la presencia en la Barra y dar la bienvenida a los jóvenes que nos visitan, que están cursando el Bachillerato Tecnológico en las escuelas de Villa Muñoz y de Flor de Maroñas.

Tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- Brevemente, quiero decir que coincido con mi compañero y ex Intendente, señor Senador Moreira. Para no extenderme en cada uno de los temas que él tocó, simplemente voy a señalar que me preocupa mucho el artículo 33 referido al uso del casco. Y nos va a seguir preocupando, a menos que exista alguna estadística -que desconocemos- sobre la cantidad de accidentes producidos con y sin casco. Las que he visto se refieren a accidentes en general y tengo la sensación -aquí hay siete u ocho ex Intendentes y cada uno conoce la realidad de su departamento-, por lo menos en lo que respecta a la ciudad de Treinta y Tres, de que el 100% de los conductores que se accidentan en moto llevan puesto el casco. Estamos absolutamente convencidos -a menos que se nos demuestre que no es así- de que el casco induce a más accidentes. Me gustaría preguntar a los señores Senadores si han andado en moto con casco y sin casco. Personalmente, he comprobado que una cosa es andar con casco y otra muy distinta andar sin él. Con casco no se escucha bien ni se ve lo suficiente; realmente, uno se siente perdido.

Basándome en mi experiencia personal, diría que el artículo 33 debería ser facultad de los Gobiernos Departamentales, así como muchas otras normas a las que se refirió mi compañero, el señor Senador Moreira.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra la señora Senadora Xavier.

SEÑORA XAVIER.- Creo que nos debíamos esta instancia de conversación sobre este tema para legislar sobre él. Ha habido otras Legislaturas en las que lo hemos intentado, pero no llegamos a hacerlo. Por otra parte, el hecho de que en la Barra haya gente joven presenciando esta discusión

es muy bueno, porque esta es una ley de orden y de interés público. Francamente, debo decir que si existiera un casco para la pelvis, deberíamos promover su uso. Y digo esto porque ver víctimas de accidentes de tránsito sin la protección que pueden llegar a usar y que muchas veces no usan, no sólo produce una sensación de impotencia en el equipo de salud que las atiende, sino que también puede generar un drama, para algunas familias, a veces difícilmente reversible.

El primer accidente que se produjo en este país fue en el año 1905, a 15 kilómetros por hora, cuando Rossell y Rius introdujo el primer vehículo. ¡Qué lejos estamos de los 15 kilómetros por hora! Creo que ni en bicicleta, ni en monopatín, ahora se circula a esa velocidad.

En definitiva, acá existe un interés superior, que es proteger la vida, sobre todo la de nuestros jóvenes, ya que la tercera causa de muerte en este país la constituyen los accidentes, y dentro de ellos, el 33% corresponde a siniestros en el tránsito. Esto ocurre, fundamentalmente, a nivel de los más jóvenes: menores de 34 años.

Quiero decir, con el mayor de los respetos, que me parece estar en otro mundo cuando discutimos acerca de los límites jurídicos, administrativos y políticos para colocarlos como barrera frente a temas de esta naturaleza en los que deberíamos tener muy en claro que el objetivo es proteger la vida de nuestros jóvenes. Sin duda alguna, el Uruguay tiene cifras demasiado altas de accidentes de tránsito, con relación a otras partes del mundo. Además, debemos considerar que, de acuerdo con las estadísticas que presentó el Ministerio del Interior, en los primeros cinco meses de 2007 los accidentes de tránsito aumentaron un 18% con respecto al año anterior.

En consecuencia, pensamos que hay que concientizar a la sociedad y tener políticas públicas en las que se incorpore a la propia sociedad. También consideramos importante que en esas campañas de sensibilización podamos contar -como se ha visto últimamente- con la comparecencia de quienes, lamentablemente, han sufrido estos dramas. El 90% de estas situaciones se puede prevenir, porque dependen del error humano y, sin duda, en ese error humano, uno de los elementos de mayor y más común incidencia es el efecto del alcohol. Este actúa muy rápidamente, naturalmente, dependiendo de algunos factores como, por ejemplo, de la cantidad y de la velocidad con que se lo ha ingerido, de la presencia o no de alimento en el tubo digestivo, de si el sujeto es hombre o mujer, del peso, etcétera. En cualquiera de los casos los reflejos se ven afectados en forma progresiva y proporcional a la ingesta -más allá de las variables que hemos citado- y a la resistencia o el acostumbramiento al alcohol que la persona pueda tener. De todos modos, no hay ninguna duda en cuanto a la afectación de las sensaciones y de los reflejos que el alcohol produce, ya que siempre va a estar incidiendo, en más o en menos, enlenteciendo las respuestas o estimulando desde el punto de vista anímico, haciendo sentir a quien conduce un vehículo un grado mayor de superioridad frente a los riesgos que ofrece la carretera o la vía que está transitando.

Una investigación del profesor de la Cátedra de Medicina Legal, doctor Guido Berro, demostró que más del 38% de los accidentes de tránsito involucran conductores alcoholizados, con niveles en sangre por encima de los valores autorizados hasta el momento, y que un tercio de ellos reincide. Por lo tanto, sin duda, controlar esta problemática e ir incrementando progresivamente la penalización -me parecen buenas las medidas que plantea este proyecto de ley- es uno de los caminos que logra desestimular esa conducta.

Voy a acompañar con mi voto este proyecto de ley -siguiendo la posición de la Bancada-, pero no voy a dejar de plantear -así se lo manifesté a mis compañeros- que, desde mi punto de vista, el artículo 45 debería establecer la tolerancia cero. Estamos frente a un grave riesgo y, como hombres y mujeres que legislamos, tenemos la posibilidad de prevenirlo de la manera más severa posible. Acá hay cuerpos inspectivos adecuados para llevar adelante las normas, pero también hay políticas públicas y programas educativos que, tanto a nivel formal como informal, se pueden aplicar para que no necesariamente se impida tomar o disfrutar de una fiesta, sino para que se respeten disposiciones por las cuales, si tomamos, no conduzcamos.

Creo que el proceso de legislación, en este caso, fue lento, pero sobre todo lo fue su aplicación. De todos modos, finalmente, aquella consigna de “el que bebe no conduce, y el que conduce no bebe”, se hizo carne en la población. Ojalá podamos lograr que esta ley tenga dimensión nacional y que la protección establecida en las normativas que aprobemos, nos permita sentir que hemos hecho lo mejor en beneficio de la vida y de las condiciones y calidad de vida de nuestra gente, sin sucumbir ante la tentación de pensar que esto, de alguna manera, limita la satisfacción de ir a una fiesta y tomar sin límites, porque eso siempre es efímero frente a los riesgos que se corren cuando no somos severos en la legislación y, sobre todo, en la aplicación de las políticas públicas.

SEÑOR RIOS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RIOS.- Señor Presidente: vamos a votar este proyecto de ley con total convicción, la que también tuvimos en cuanto a separar las penalidades, porque creemos que no podemos estar alterando el Código Penal si no se lo encara de forma orgánica, máxime cuando habíamos votado una Comisión con ese fin.

Tampoco podemos pensar que esta ley es el primer acto jurídico público que regula una temática tan importante; mucho se había avanzado desde las Intendencias Municipales, desde los anteriores Gobiernos nacionales y desde la

sociedad civil, que hoy ha reaccionado fuertemente y tomado la iniciativa para que se tenga conciencia de este problema. Entonces, este no es el primer eslabón ni el último de una cadena de construcción de un pensamiento social que además, naturalmente, no se hace mediante una ley. Es imprescindible que esta exista, pero también son necesarios otros elementos que vayan mutando y cambiando conductas individuales.

Lamentablemente no tengo aquí la versión taquigráfica de la Comisión para citarlo textualmente, pero cuando compareció el doctor Guido Berro para referirse al tema, dijo que las culturas occidentales con base cristiana hace veintiún siglos que vienen conviviendo con el alcohol, pero el tema es cómo se convive y cómo se va cambiando de acuerdo con los problemas que esa convivencia le da a la sociedad. Entonces, no debemos mirar exclusivamente el tema del alcohol, sino también las nuevas drogas que han irrumpido fuertemente en la sociedad, y considerar que este proyecto de ley es solo un instrumento con el cual debemos ser capaces de construir medidas que cambien la cultura de nuestra gente.

SEÑOR CID.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CID.- Creo que estamos frente a un proyecto de ley muy trascendente para la vida del país. Los accidentes de tránsito no son un problema de hoy, de este tiempo, del año 2007, y desde hace varios años venimos asistiendo a una suerte de empecinamiento en cuanto a que se han transformado en la principal causa de muerte. Así lo denuncié siendo Presidente del Sindicato Médico del Uruguay en 1989; hicimos un llamado público de atención sobre este tema y lo pusimos en primera línea como uno de los factores fundamentales que inciden en la sobrevida de los habitantes del país. Por lo tanto, hoy recogemos este proyecto de ley con expectativa, y utilizo este término muy prudentemente, porque no lo considero una solución ya que, en la medida en que aquí se sigan reivindicando los patrimonios localistas ante la aplicación de las normas que hacen al control de la seguridad en el tránsito, seguiremos perdidos en un espacio de indefinición y de poca concreción. Digo esto, más allá de alguna expresión previa manifestada anteriormente, en función de que hay iniciativas locales de ciudadanos que hoy reivindican que la seguridad en el tránsito debe basarse en la libertad individual, y esto no es así. No puede ser que cada uno determine si va a utilizar o no el casco para conducir su moto y que eso se rija por la liberalidad absoluta. Como médicos intensivistas, asistimos a las peores calamidades que pueden ocurrir en la salud de los individuos y hemos tenido miles de situaciones en las que la imprudencia por la ingesta de alcohol, por no llevar el casco al conducir una moto, por el exceso de velocidad o por no usar el cinturón, se transforman en verdaderas tragedias que involucran a toda la sociedad, ya que este no es un problema individual, sino de la sociedad en su conjunto.

Uno de los pilares de la ética médica es el concepto de justicia social. ¿Qué quiere decir la justicia social? Que no se invierta en la resolución de un problema de salud cuando podría haberse evitado.

Cuando mencionamos la seguridad en el tránsito, no nos referimos al alcoholismo ni al control del riesgo vehicular, sino que estamos hablando de la protección de cada ciudadano, porque ese riesgo que cada uno asume como persona se transforma en un riesgo económico de la sociedad, tema que no es menor. Entonces, cuando percibimos que algunos departamentos del país siguen reivindicando la autonomía en estos temas legislativos, comprobamos que seguimos sin rumbo en lo que a seguridad vial se refiere.

Si seguimos amparando que con las autonomías municipales se pueda auspiciar, por ejemplo, que en Maldonado se use casco y en Paysandú no, estamos demostrando una falta de cultura, en lo que tiene que ver con la accidentología, realmente pavorosa. Hoy está claramente demostrado que la utilización del casco por parte de los motoristas disminuye el riesgo de muerte, así como las secuelas que esos accidentes determinan. Por supuesto que por fuera de todo esto queda el tema de la alcoholemia.

En ese sentido, podemos elaborar un proyecto de ley sustitutivo muy bueno, como el que se presenta en el día de hoy, pero si no hay controles, es inútil. Se ha constatado que los viernes de noche es cuando se produce la mayor accidentología en jóvenes menores de 18 años y ella está vinculada a la utilización de drogas; sin embargo, no hay un solo inspector en Montevideo, y no me refiero a un departamento lejano a nuestros intereses políticos. En Montevideo sólo me controlan si pagué o no la patente, pero no veo a los inspectores los viernes o los sábados de noche cuando los adolescentes salen a transitar ebrios por la calle, lo que no sólo trae como consecuencia los accidentes de tránsito, sino también la destrucción de los contenedores de residuos domiciliarios y demás. Si no existe un control sobre estas situaciones, todo lo que podamos hacer desde el punto de vista legislativo será inútil.

Es cierto que también está la educación, pero, como hemos dicho siempre, se trata de un proceso extraordinariamente lento, que no se da de un día para el otro, y la reducción de los accidentes de tránsito no se logrará por un efecto mágico que transforme una realidad en algo idílico. Por lo tanto, si no se aplica rigurosamente la ley en todo el país, no tendremos una casuística que demuestre un efecto contundente y eficaz en la limitación de los accidentes. Me parece muy bien que legislemos, que hagamos una declaración de orden público, que establezcamos los fines, objetos y el ámbito de aplicación de la ley, etcétera, pero hasta que no seamos una ciudadanía civilizada debemos tener una fiscalización, y por lo que he podido comprobar, esta no existe.

Me provoca una gran indignación que cuando están por vencer los períodos de aportación a algunos tributos vin-

culados al vehículo, se vean inspectores en todas las esquinas, mientras que en momentos críticos de la sociedad -como son los días que he mencionado o algunas situaciones climáticas particulares- los inspectores desaparecen de la vía pública. Tengamos en cuenta que ellos son los principales interlocutores que debería tener el conductor, no para aplicarle multas, sino para que le enseñen, aconsejen o recriminen por alguna instancia irregular.

Insisto en que quiero ver más fiscalización en esta ciudad que reúne casi a la mitad de los habitantes de nuestro país. Necesitamos más fiscalización que no tenga una finalidad económica, sino sobre todo normativa y educativa. Precisamos inspectores que sean traductores de lo que nosotros debemos hacer en el tránsito y que abarquen temas que vayan desde el alcohol hasta la multiplicidad de conductas aberrantes que seguimos teniendo -lo digo en plural, porque no me eximo-, aun después de muchos años de haber aprobado el examen de conducir.

Voy a apoyar este proyecto de ley sustitutivo, pero reivindico que esto tenga un carácter nacional; de lo contrario, será absurdo.

Existen denuncias de la Policía Caminera que nos hablan de dos factores en los terribles accidentes de tránsito a los que ha asistido nuestra población, en los que han perdido la vida niños de meses y madres casi adolescentes. Se dice que los conductores manejan más horas de las que deberían y que el 33% de los vehículos que son sometidos a fiscalización, tienen los frenos desgastados. Si no presionamos sobre todos esos factores que inciden en la siniestralidad en el tránsito, por más esfuerzos legislativos que hagamos estaremos perdidos.

Llamo a la reflexión a todos los Intendentes de mi país acerca de un tema que es un sentir ciudadano y que no puede ser localista. Digo esto porque algunos todavía se oponen a medidas que científicamente han demostrado ser efectivas y estar vigentes. He visto jóvenes de 16 años que han quedado lisiados, parapléjicos o con deficiencias motoras de por vida. Se trata de un costo social e individual terrible. También he tenido oportunidad de ver a alguien cuya experiencia ha tomado carácter público por su entereza y su forma de darla a conocer a la gente. Me refiero a la hermana de Diego Forlán -conocido deportista ejemplar-, quien públicamente ha comentado cómo tuvo lugar su invalidez. Es una joven que a los 17 años quedó parapléjica y ahora trata de transmitir al resto de la población cuáles fueron las instancias que la condujeron a esta situación.

Reitero que los uruguayos debemos hacer un esfuerzo conjunto para mitigar la mayor causa de mutilaciones y muerte, en un esfuerzo que no debe ser solamente legislativo. Si apostamos a que la legislación limite estos riesgos sociales, estamos equivocados. Aquí tiene que haber un compromiso de todas las Intendencias del país para avanzar sobre este impacto sociodemográfico negativo que alcanza los niveles de accidentes de tránsito que tiene nuestro país. Si no hay rigor, no lo podremos abatir; por tanto, tendremos que controlar, fiscalizar, limitar y sancionar a aquellos que violentan la ley. En este sentido, hay ejemplos como el de España, que a pesar de que tiene los mismos problemas que el Uruguay padece hoy en día, ha logrado abatir la siniestralidad en cifras significativas.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR CID.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Simplemente, deseo señalar un matiz con relación a la opinión del señor Senador Cid.

Nosotros en esta materia no reivindicamos prerrogativas para los Gobiernos Departamentales, sino que queremos cumplir con lo que la Constitución establece: que hay materias que son departamentales. Ahora bien; tampoco podemos decir que los Gobiernos Departamentales han permanecido ajenos al tema de la seguridad vial, como decía el señor Senador Cid. Quienes normalmente terminan controlando son los Gobiernos Departamentales, por lo que sería bueno que ellos también contribuyeran en la elaboración de las normas. Más allá de que, en lo personal, me hubiera gustado que se hubiese utilizado este último procedimiento, se dio este otro que estamos analizando; pero, de cualquier manera, deben tenerse en cuenta algunas particularidades locales.

Comprendo que los médicos deben enfrentarse a determinadas circunstancias -como pérdida de vidas humanas o de miembros- que los abogados no vemos; pero nosotros vemos otras cosas que los médicos no ven. Entonces, pensamos que este debe ser un compromiso de toda la sociedad. En este caso se está centralizando la orientación general de la materia en una unidad que está en la órbita de la Presidencia de la República y que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese sentido, escuché decir al Ministro del ramo que no quería asumir determinadas responsabilidades, porque sabía que era un tema extremadamente delicado. Es más, todos aquellos que hemos estado en Gobiernos Departamentales sabemos que este es un tema que no da ningún rédito político. Es lo mismo que sucede con los inspectores de tránsito: no debe haber nadie más odiado que ellos porque tienen que aplicar la ley, sancionar, prevenir y, en definitiva, hacer cosas que no son simpáticas a los ojos de la gente.

En este caso tiene que haber un compromiso general y por eso yo insistía en que sería bueno que los Gobiernos Departamentales participaran en la gestación, elaboración y aprobación de las normas. Ellos van a ser fundamentales en el contralor, ya que, de lo contrario, esto no funciona. Hago notar que todos los ejemplos que mencionaba el señor Senador Cid iban en esa dirección; si el Gobierno Departa-

mental de Montevideo no controla a los conductores alcoholizados los viernes o los sábados de noche, seguirán habiendo accidentes con pérdida de vidas, con mutilaciones, con pérdida de facultades y con todo lo que cualquier médico que está en un CTI ve cada semana. Entonces, cuanto más generoso y amplio sea el compromiso -que no sólo pasa por el control, sino también por la gestación y elaboración de las normas-, tanto mejor.

Creo que filosóficamente estamos todos de acuerdo, pero nosotros reivindicamos algunas cosas que quizás para los médicos sean menos caras. Asimismo, tal vez nosotros no tenemos en cuenta algunos aspectos con la misma intensidad que el señor Senador Cid o la señora Senadora Xavier si la tienen, lo que los puede llevar a decir que acá hay algún afán de independencia que excede los límites naturales de la autonomía. Yo creo que no lo hay; simplemente tenemos la intención de preservar la autonomía que establece nuestro régimen constitucional.

Muchas gracias, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Cid.

SEÑOR CID.- Agradezco al señor Senador Moreira su participación porque, en alguna medida, comparto sus dichos. Creo que no pueden ser decisiones descentralizadas que avasallen las autonomías departamentales, pero también hay asuntos de orden público o de interés nacional. Así como, por ejemplo, nosotros tenemos un programa de tratamiento del cáncer a nivel nacional, también tenemos el derecho de abordar un tema que es significativo para la salud pública del país, como es el de los accidentes de tránsito.

Las autonomías municipales tienen ventajas y desventajas. Somos defensores de estas autonomías, pero no cuando exceden el interés social. Digo esto porque he trabajado mucho -en mi despacho; no lo he hecho público en ningún momento ni en ningún ámbito- sobre el tema de los accidentes de tránsito y uno de los temas que me ha resultado más escabroso, más difícil de abordar, es el de las autonomías municipales, el de cómo transformar una normativa que debe ser general en algo que sea utilizable a nivel departamental.

Realmente, este es un tema que me preocupa porque he visto, incluso en las campañas preelectorales, algunos sesgos de autonomía -no quiero hacer referencia a ningún departamento en especial, porque tal vez transformaría este tema en político, y no es mi intención hacerlo- dando una visión muy parcial o locativa en lugar de hacer un encare general. Estamos perdiendo vidas humanas y se están dando limitaciones físicas en jóvenes de nuestro país por no tener normativas y controles suficientes sobre normas del tránsito. Vuelvo a señalar que entre los datos que remitió Policía Caminera figura que un 30% de los vehículos de transporte tienen problemas en sus frenos y que un porcentaje significativo de los conductores trabaja más horas que las admisibles en una tarea de riesgo como es conducir un transporte colectivo.

SEÑOR MOREIRA.- Esto es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR CID.- Así es, señor Senador, y aquí no nos duelen prendas. Cuando hay responsabilidades, hay que admitirlas; tanto si son del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como de la Intendencia Municipal de Montevideo. Pero también hay que admitirlas si se trata de una Intendencia del interior; y digo esto porque en el departamento de Colonia hubo, incluso, una polémica acerca de si se debía usar casco de protección para conducir motocicletas, cuando está avalado y admitido científicamente que limitan las lesiones en más de un 50%. También he asistido, por lo menos, a dos adolescentes de ese departamento que fueron atropellados en sus motos y severamente lesionados por no utilizar el casco, más allá de que los operadores de esa agresión tenían otros efectos sancionables desde el punto de vista automotor.

En este tema debemos tener una visión de país. Comparto con el señor Senador Moreira que hay que dar la máxima participación a todos los que así lo deseen, pero hay que tener una visión finalista sobre los accidentes de tránsito, que es la principal causa de muerte en el país, sobre todo en los jóvenes y adolescentes. ¿Nos podemos permitir este lujo en una sociedad envejecida, de emigrantes? Nuestros jóvenes se van del país porque no encuentran oportunidades y, a los pocos que se quedan, los exponemos a los accidentes de tránsito, con las mutilaciones que ellos significan.

Podemos aceptar algunas críticas en cuanto a que debe darse mayor participación a las autonomías municipales, pero las Intendencias también deberían ajustarse a lo que científicamente está demostrado y no seguir discutiendo si el casco de los motociclistas previene los accidentes graves; creo que eso habla de una falta de formación muy grande.

Finalmente, avalando las expresiones del señor Senador Moreira, vuelvo a insistir en que mientras no tengamos un ejercicio inmediato de fiscalización, todo lo que legislemos va a ser inútil.

Muchas gracias.

SEÑOR ANTIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ANTIA.- Señor Presidente: debemos dejar bien en claro que el Partido Nacional está a favor de la disminu-

ción de los accidentes de tránsito y de la protección de los jóvenes de nuestro país, así como de los viejitos y de los niños porque, de lo contrario, tal como se está dando esta discusión, parecería que somos los malos de la película. No creo que sea momento de discutir ni de reprochar, pero en ese tren podríamos decir que muy pocas veces, por no decir nunca, vimos a los inspectores de Montevideo ayudando a una viejita a cruzar una cebra o parando el tránsito para que pasen los niños frente a una escuela. En realidad, siempre los hemos visto con la libretita de la multa. Por cierto, no era esto lo que ocurría en mi departamento. Como dije antes, a pesar de que parece que la discusión está planteada en esos términos, no vamos a ingresar en ella porque sería estéril.

Los Legisladores del Partido Nacional vamos a votar este proyecto de ley, pero con las salvedades que fueron expuestas por el señor Senador Moreira, en mi opinión con razón. Es fácil manifestarse en el sentido de que se debe elaborar una ley, aplicarla con rigor, sancionar y fiscalizar, tal como lo escuchamos decir por parte de varios señores Senadores; sin embargo, en el texto de este proyecto de ley no figura un peso destinado a la educación en el tránsito. Dejémoslo claro: en esta ley, que pretende corregir el tránsito, no hay rubros destinados a la prevención y a la educación en las escuelas y en los liceos, o sea, para la formación de los jóvenes en edad de aprender, que es cuando hay que enseñarles. Insisto: no hay rubros a favor de la prevención, sino para sanciones y multas. Ese es el espíritu de este proyecto de ley, es decir, la penalización del delito; pero no es así que se construye una sociedad que prevenga los accidentes de tránsito.

En Comisión expusimos algunos ejemplos que, de pronto, no fueron tenidos en cuenta, pero recuerdo haber hablado de un mecanismo que aplicamos, con mucho éxito, en la Intendencia Municipal de Maldonado con relación a la prevención de la ingesta de alcohol. Se trataba de detener el vehículo y no moverlo del lugar hasta que viniera alguien que pasara la prueba -padre, madre, amigo o quien fuera-, quedando el vehículo al costado del camino como señal y propaganda para que no se conduzca con cierto grado de alcohol. Esto fue muy exitoso a nivel de los jóvenes de mi departamento; tan así fue, que permanentemente se hablaba de quién se turnaba tal día a la hora de salir a bailar o para la reunión que fuera, y los días de fiesta -viernes o sábado- podían verse, en todas las avenidas, dos, tres, cuatro y hasta diez autos parados.

Este procedimiento lo llevaba adelante la Intendencia Municipal junto con la Policía Caminera y la Policía, en forma coordinada pues, a pesar de que la función era municipal, se pedía apoyo a las autoridades del Ministerio del Interior. Por supuesto, esperamos que a partir de una ley también se pueda desarrollar este tipo de experiencia, pero no hay ningún artículo que hable de esto, sino de la sanción, del rigor y de quitar la libreta.

Recuerdo que, como Intendente, muchas veces retiré libretas por cuatro, cinco y seis meses y fui muy rígido en materia de tránsito, pero me parece que -tal como se ha pretendido muchas veces- no podemos, al voleo, decir que las Intendencias Municipales del interior hacen cualquier cosa y que dan cualquier clase de libreta sin examen. No es así. Por el contrario, en muchos departamentos el sistema es muy riguroso en lo que tiene que ver con la adjudicación de libretas, con los exámenes que se exigen y con los cursos que se dictan. Por ejemplo, puedo decir que en Maldonado se exigía la realización de cursos de protección del chofer, curso de manejo defensivo, de dos mañanas de duración, antes de dar el examen, en base a una técnica que se está aplicando en distintas partes del mundo.

Por lo tanto, consideramos positivo este avance, aunque no nos gustó alguna línea muy sancionatoria o regimentada. Por ejemplo, en materia del uso de cascos me permito discrepar con mi colega, el señor Senador Moreira, y voy a señalar que en mi departamento se utiliza el casco desde hace muchos años y ha sido una suerte para muchos jóvenes. En verdad, fue muy exitoso su resultado y hoy el uso del casco no se cuestiona: los jóvenes usan el casco como una ropa más. Me parece que la experiencia de Maldonado es muy válida y hemos llegado al punto de que no hay joven que salga sin el casco, a pesar de que hasta el día de hoy es un elemento que sirve para la recaudación de los inspectores.

Ahora bien, es ridículo que se pretenda incluir en esta normativa el uso del casco para las bicicletas. Digo esto porque, cuando se elaboró su texto, algunos tecnócratas tenían esa idea pero, por suerte, en el Senado se fueron incorporando modificaciones.

En cuanto al tema de la graduación de alcohol, en la Comisión hubo flexibilidad y se llegó a aceptar un proceso escalonado. Nosotros objetamos el 3% permitido, porque consideramos que un país que pretende ser turístico y que tiene como modelo la integración en el MERCOSUR -así se lo expresamos al señor Ministro- no debe manejar un porcentaje diferente dentro de este ámbito, porque de ese modo tiene un sello independiente que lo distingue, lo cual nos parece que no es correcto. Si los países vecinos, al igual que la mayoría de los europeos, tienen permitido el 5%, ¿por qué nosotros vamos a establecer el 3%? No logramos modificar ese porcentaje, pero en la Comisión se llegó a ese 3% en un proceso de adecuación gradual. No obstante, nos parece que no está bien que, por ejemplo, como país pequeño y turístico, rodeado de cuarenta millones de turistas -esperamos que el día que se abran los puentes vengan más argentinos-, los invitemos a venir y, al mismo tiempo, los obliguemos a respetar normas que no existen en su país. Tenemos que adaptarnos a lo que pasa en el mundo; tenemos que ser coherentes con lo que pasa alrededor.

Por eso pienso que esto va a servir para que veamos en las carreteras a los inspectores y a los controladores de tránsito recaudando multas a diestra y siniestra y, sobre todo, aprovechando las zafras turísticas. Realmente, es una

muy mala imagen para el país. Esta observación la hicimos en la Comisión y queríamos dejar constancia de ella aquí, en el Plenario.

Otro tema que no compartimos tiene que ver con la exigencia de circular con la luz prendida en los caminos de todo el país. En mi opinión, es algo que no tiene sentido, pues la idea de llamar la atención pierde efecto frente a ese mecanismo utilizado en las avenidas, rutas y lugares de circulación peligrosa.

Otro punto que nos preocupa es el de la participación de los Municipios. Por supuesto que van a participar en la reglamentación y en el control, pero el gestionamiento debería ser un compromiso en serio de todos los Municipios en el marco de la Unidad Reguladora y no debería quedar en la órbita de la Presidencia de la República, entre otras cosas, porque seguramente va a ser una oficina más, dependiente de un Ministerio que tiene miles de problemas: por ejemplo, el cuidado de las rutas, los puertos, el ferrocarril, PLUNA y los espacios aéreos. ¿Todavía le vamos a dar al señor Ministro Rossi una tarea más para que, en los hechos, no se ocupe? Digo esto porque considero que, en los hechos, no va a poder ocuparse de la Unidad Reguladora Vial, con lo cual va a pasar a ser una oficina archivada en un rinconcito del Ministerio. En este caso nos parece que se perdió la oportunidad de darle un rol principal y jerarquizarla a nivel del Congreso de Intendentes.

A su vez, se habla de descentralización, pero se la debe llevar a los hechos y no dejarla solo en palabras. "Descentralización" es una palabra que cae muy bien para hablar, pero a la hora de concretarla y de ceder un poco, se hace todo lo contrario. Acá se centraliza todo y este es un ejemplo más, como otros que veremos más adelante. Lo cierto es que, en lugar de descentralizar, seguimos y seguimos centralizando. En este tema, que es exclusivo de todos los Municipios, incluso del de Montevideo, también centralizamos y tomamos las decisiones a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, precisamente, está ubicado frente a la Casa del Partido Nacional.

En definitiva, consideramos que no es lo más adecuado y, más allá de que la Unidad Reguladora es necesaria y estamos de acuerdo con su creación, debería haber quedado en la órbita del Congreso Nacional de Intendentes. Sin embargo, se perdió la oportunidad de descentralizar en serio.

En fin, apoyamos la mayor parte de los artículos y, como Partido, hemos contribuido con algunas modificaciones que consideramos muy positivas. Tenemos algunas pequeñas diferencias, pero lo cierto es que estamos a favor de la vida de los jóvenes, de que haya menos accidentes, menos dificultades y de que no se siga invirtiendo en curar víctimas de accidentes de tránsito.

Muchas gracias.

SEÑORA PERCOVICH.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA PERCOVICH.- Señor Presidente: por mi parte, quiero expresar que hace muchos años -diría quince o diecisiete, o sea desde que asumí como Legisladora departamental- que veo borradores realizados por Directores de Tránsito, de Policía y de Bomberos o de familiares de accidentados, que conformaron la base que hoy permite que este proyecto de ley sea aprobado por el sistema político. No me duelen prendas en decir que creo que este sistema político fue el gran impedimento para que esta iniciativa se concretara. ¿Por qué? Como aquí se ha dicho, se deben tomar medidas antipáticas con relación a pequeños grupos de presión, pequeños poderes que existen hasta en las localidades. Se nos podrá decir que se trata solamente de un marco jurídico, pero éste nos permite formular reclamos a los organismos responsables que no lo cumplan. También podemos quejarnos de la falta de inspección, pero creo importante que tengamos un marco que permita a los usuarios organizarse para reclamar su cumplimiento.

Desde mi punto de vista, esta es una excelente iniciativa que complementa la creación de un organismo que va ser responsable y que lógicamente debe ser nacional. La experiencia que hemos tenido para concretar el interés superior que debe darse para aprobar las conductas con relación a este tema muestra que el organismo debe ser de carácter nacional. Una vez creado, todos reclamaremos que actúe y cumpla sus cometidos.

En lo que a mí respecta, hubiera preferido establecer la prohibición -en esto acompaño la posición de la señora Senadora Xavier- de manejar habiendo consumido cualquier tipo de sustancia que altere los sentidos, tal como ocurre en Europa donde la gente se turna para manejar. Creo que solamente así es posible promover una cultura distinta como la que existe en otros países.

Por otra parte, también me hubiera gustado que en el artículo 2º, que es donde se estipulan los fines, se hubiera puesto más el acento en la conducción responsable y en la reducción de los daños que, en definitiva, es lo que persigue esta iniciativa. En ese sentido, hubo experiencias y programas interesantes como el llevado a cabo en la Intendencia Municipal de Montevideo, que tuvo mucho éxito sobre todo entre la gente joven y que refería a quién debe conducir cuando se vuelve de una actividad nocturna donde se consume alcohol y drogas.

Con nuestro voto vamos a permitir que la Unidad Nacional de Seguridad Vial se fortalezca; es responsabilidad de todos nosotros que eso ocurra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota:)

- 13 en 18. **Afirmativa.**

Antes de ingresar en la discusión particular de este proyecto, el Senado pasa considerar el asunto cuya urgencia fue solicitada por el señor Senador Korzeniak.

20) AUTORIZACION PARA SALIR DEL PAIS A LA BANDA DE MUSICOS DE LA BRIGADA "GRAL. EUGENIO GARZON" DE INFANTERIA Nº 1 DEL EJERCITO NACIONAL EN EL MARCO DE LA CELEBRACION DE LAS FIESTAS PATRIAS Y EL DIA DE LAS GLORIAS DEL EJERCITO DE LA REPUBLICA DE CHILE QUE SE REALIZARA EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE ENTRE EL 10 Y EL 17 DE SETIEMBRE DE 2007

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se declara urgente y se considera de inmediato el proyecto oportunamente presentado por el señor Senador Korzeniak, que ya fuera repartido a los señores Senadores.

(Se vota:)

- 17 en 19. **Afirmativa.**

Se pasa a considerar el asunto cuya urgencia fue votada: "Proyecto de ley por el que se autoriza la salida del país de la Banda de Músicos de la Brigada 'General Eugenio Garzón' de Infantería Nº 1 del Ejército Nacional." (Carp. Nº 854/07)."

(Antecedentes:)

"Carp. N° 854/07
Dist. 1867/07

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores

Montevideo, 25 de junio de 2007.

Señor Presidente de la
Asamblea General.
Don Rodolfo G. Nin Novoa.

El Poder Ejecutivo cumple en remitir el presente Proyecto de Ley a efectos de que ese Cuerpo conceda la autorización establecida en el numeral 12 del artículo 85 de la Constitución de la República, a fin de que la Banda de Músicos de la Brigada "General Eugenio Garzón" de Infantería N° 1 participe en el "Tattoo Militar Chile 2007" en el marco de la celebración de las Fiestas Patrias y el Día de las Glorias del Ejército de la República de Chile a llevarse a cabo en la ciudad de Santiago de Chile, República de Chile, entre el 10 y el 17 de setiembre de 2007.

La Banda de Músicos referida estará integrada por dos militares del Personal Superior y cuarenta militares del Personal Subalterno.

El mencionado evento es de carácter cívico-cultural y participarán Bandas Instrumentales de la República de Chile y de sus países vecinos, así como el Regimiento Real N° 22 del Ejército de Canadá.

El Comando General del Ejército informa que nuestra participación en este evento reviste particular interés, pues además de atender a la invitación de marras permitirá incrementar la profesionalidad de nuestros músicos militares.

Debe tenerse presente que esta gestión no ocasionará gastos extraordinarios al Estado más allá del transporte internacional de los efectivos, en virtud de que los gastos de alimentación, alojamiento y transporte local serán asumidos por el país anfritión.

En mérito a lo expuesto, se solicita la atención de ese Cuerpo al Proyecto de Ley que se acompaña, cuya aprobación se encarece.

El Poder Ejecutivo saluda al señor Presidente de la Asamblea General, atentamente.

Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de la República; **Azucena Berrutti, Reinaldo Gargano.**

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Autorízase la salida del país de la Banda de Músicos de la Brigada "General Eugenio Garzón" de Infantería N° 1 del Ejército Nacional, compuesta por dos militares del Personal Superior y cuarenta militares del Personal Subalterno, a efectos de participar en el "Tattoo Miliar Chile 2007", en el marco de la celebración de las Fiestas Patrias y el Día de las Glorias del Ejército de la República de Chile a llevarse a cabo en la ciudad de Santiago de Chile, República de Chile entre el 10 y el 17 de setiembre de 2007.

Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese y oportunamente, archívese.

Azucena Berrutti, Reinaldo Gargano."

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto.

(Se lee)

- En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota:)

- 20 en 20. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Artículo 1º.- Autorízase la salida del país de la Banda de Músicos de la Brigada 'General Eugenio Garzón' de Infantería Nº 1 del Ejército Nacional, compuesta por dos militares del Personal Superior y cuarenta militares del Personal Subalterno, a efectos de participar en el 'Tattoo Militar Chile 2007' en el marco de la celebración de las Fiestas Patrias y el Día de las Glorias del Ejército de la República de Chile a llevarse a cabo en la ciudad de Santiago de Chile, República de Chile entre el 10 y el 17 de setiembre de 2007".

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Ha quedado aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(No se publica el texto del proyecto de ley aprobado, por ser igual al considerado.)

21) TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado continúa con la consideración del proyecto de ley por el que se crean normas sobre Tránsito y Seguridad Vial.

SEÑOR MICHELINI.- Solicito que se rectifique la votación en general del proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar nuevamente.

(Se vota:)

- 18 en 22. **Afirmativa.**

En discusión particular.

SEÑOR MICHELINI.- Formulo moción para que se suprima la lectura de los artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se suprime la lectura del articulado.

(Se vota:)

- 21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 4º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 18 en 22. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 5º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 7º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 8º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 9º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 20 en 22. **Afirmativa.**

SEÑOR CID.- Pido la palabra para una moción de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CID.- Observo que la mayoría de los artículos se están votando por unanimidad, por lo cual estimo que para facilitar el trámite se podrían desglosar los que soliciten los señores Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, se podría hacer una votación única para todos los artículos, a excepción de los que propongan desglosar los señores Senadores.

SEÑOR CID.- De acuerdo, señor Presidente.

SEÑOR MOREIRA.- Solicito que se desglosen los artículos 10, 11, 12, 30 y 33.

El otro artículo que queríamos desglosar era el 4, pero ya fue aprobado.

SEÑOR BRECCIA.- Solicito el desglose de los artículos 45 y 46.

SEÑOR GALLINAL.- Solicito que se desglose el artículo 44.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa advierte que en el artículo 18 se repite el mismo texto en los numerales 4) y 5), pero supone que debe tratarse de un error de impresión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en bloque el articulado, con excepción de los artículos 10, 11, 12, 30, 33, 44, 45 y 46.

(Se vota:)

- 22 en 23. **Afirmativa.**

SEÑOR MOREIRA.-Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.-Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Solicito que se rectifique la votación.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

Se van a votar nuevamente los artículos mencionados.

(Se votan:)

- 23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 10.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 18 en 23. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 11.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 20 en 23. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 12.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 18 en 23. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 30.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 17 en 23. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 33.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 20 en 24. **Afirmativa.**

SEÑOR CID.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.-Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CID.- Es evidente que aquí surge nuevamente un tema que ya intentamos explicar en nuestra participación previa. Hoy resulta realmente inadmisible que se cuestione la utilización del casco protector en aquellos usuarios de motocicletas. Hay una contundencia científica, evidente, notoria e inexcusable que demuestra que los motociclistas que usan casco protector tienen una menor incidencia de efectos de invalidez cuando sufren accidentes de tránsito.

El hecho de que no se logre unanimidad en este artículo indica las dificultades que está teniendo el país con respecto a algunos temas de accidentes de tránsito. Realmente se transforman en hechos de extraordinaria preocupación.

Muchas gracias.

SEÑOR MOREIRA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Hemos votado negativamente por las razones que ya expresáramos. Creemos que en esta materia la competencia es de los Gobiernos Departamentales. No es lo mismo -y, seguramente, las cifras así lo registran aunque, naturalmente, no hay CTI en los pequeños pueblos; tampoco he visto cifras ni estadísticas oficiales particularizando los lugares- la siniestralidad que puede existir en las grandes urbes, en las capitales departamentales o en centros urbanos con pequeñas poblaciones. No estoy diciendo que en determinadas circunstancias no haya que imponer el uso del casco, sino que eso debe estar librado a los Gobiernos Departamentales, al igual que otros aspectos. Reivindico autonomías que están establecidas en la Constitución. No es un pecado, ni querer reivindicar cosas que no corresponden. En este caso hay que tener en cuenta las particularidades locales. No estoy diciendo que no se debe imponer el uso del casco en la ciudad de Montevideo o en el departamento de Maldonado donde, notoriamente, en enero circulan trescientas mil personas y, aproximadamente, cincuenta mil vehículos. Lo que señalo es que hay cosas diferentes, y para cosas diferentes debe haber también soluciones distintas. Tampoco considero que estoy dando un voto inhumano, desprovisto de algún contenido lógico o en contra de la vida. No es así.

SEÑOR CAMPANELLA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CAMPANELLA.- Deseo indicar que he votado negativamente este artículo por las razones que ya expresamos en Sala. Además, la demostración científica de la que nos han hablado es posterior al accidente. No tengo ninguna estadística que hable de lo que ocurre antes. Estoy convencido de que son casi inexistentes los accidentes sin casco. Tengo esa sensación -tengo el derecho a ello- y, por ello, he votado negativamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 44.

SEÑOR GALLINAL.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR GALLINAL.- Creo que la redacción de este artículo no es correcta.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se ruega a los señores Senadores no dialogar.

Puede continuar el señor Senador Gallinal.

SEÑOR GALLINAL.- No sé cuál es la intención de los integrantes de la Comisión en este artículo: si establecer la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros o determinar que va a haber un seguro de ese tipo que lo fijará la ley correspondiente. En cualquiera de los casos, me parece que podríamos mejorar la redacción.

Concretamente, le preguntaría al Miembro Informante cuál es la intención de los autores del proyecto. Además -como le consta al Miembro Informante-, en la Comisión de Constitución y Legislación se está estudiando el proyecto de ley que establece el seguro obligatorio contra terceros. Las opiniones que hemos recogido -no solamente de representantes del Directorio del Banco de Seguros, sino también de las aseguradoras privadas-, en principio, conside-

ran que no están dadas todas las circunstancias ni se han hecho los estudios pertinentes para establecer, por ahora, el seguro obligatorio contra terceros. Concretamente, tienen el temor de que las condiciones en las que nos encontramos terminen elevando el monto actual del seguro, que de por sí es bastante caro. Incluso hoy en la Comisión conversamos sobre este tema y acordamos convocar para el próximo martes a delegados del Directorio del Banco de Seguros, a fin de informarles que en el proyecto de ley relativo al tránsito y seguridad vial se hace referencia al seguro obligatorio y que, en consecuencia, necesitamos que aceleren su definición sobre el tema. También se lo pediremos a las aseguradoras privadas.

Quizás el señor Senador Michelini pueda responder la pregunta que estoy haciendo, o sea, si la intención es establecer la obligatoriedad a partir de esta ley o determinar que va a haber un seguro obligatorio a través de otra norma que se aprobará posteriormente; en este último caso, todos nos comprometeremos a legislar a corto plazo. En cualquiera de esas circunstancias, pienso hacer una pequeña modificación en la redacción.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GALLINAL.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- Antes que nada, deseo hacer una aclaración. La preocupación que han manifestado cuantos han concurrido a la Comisión en oportunidad de tratarse el seguro obligatorio de responsabilidad civil, se refiere a un tema de fiscalización. Si todos estuvieran incluidos, el seguro no se elevaría. La inquietud se refiere a que no todos estén incluidos e igual exista obligación de pagar la cobertura correspondiente. Hay un primer aspecto de índole sancionatoria, de obligación, porque una vez ocurrido el accidente, hay que pagar el seguro aunque la persona no lo haya asegurado. Un segundo aspecto se refiere a que este es una especie de código de tránsito. Entonces, a través del artículo 44 se pretende establecer la obligatoriedad, pero como esta va a ser determinada en todos sus alcances por la ley correspondiente, tiene una especie de defecto programático, por así decirlo. Nadie duda de que la responsabilidad civil no haya que asegurarla obligatoriamente, porque quien circula, por lo menos, debe hacerse responsable de los daños que causa a terceros. En función de eso tiene un efecto programático. Podemos buscar otras redacciones y nosotros estamos abiertos a ello.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gallinal.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR GALLINAL.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que se podría dejar así y agregarle en el término, en el plazo y con la cobertura que determine la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Gallinal.

SEÑOR GALLINAL.- Creo que hay que cambiar la redacción. Además, se habla de un seguro obligatorio, que no es obligatorio, sí lo será a partir del momento en que la ley lo determine. Entonces, no podemos establecer el seguro obligatorio. Tampoco podemos decir "deberá poseer", porque el seguro no lo posee el vehículo.

En consecuencia, propongo la siguiente redacción: "Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con la cobertura que determine la ley que lo declarará obligatorio".

Me parece que de esta manera dejamos bien en claro cuáles son los objetivos que se persiguen. Esta es una norma programática que establece que va a ser obligatorio el seguro contra terceros a partir de la vigencia de la ley correspondiente.

SEÑOR MICHELINI.- Estamos de acuerdo con la redacción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 44 con la redacción propuesta por el señor Senador Gallinal.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 45.

SEÑOR BRECCIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BRECCIA.- Aclaro que solicité el desglose del artículo para destacar que hay una omisión en la segunda línea del párrafo primero, donde se habla de la concentración de alcohol, puesto que no se aclara que se trata de la concentración de alcohol en sangre.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR VAILLANT.- En el mismo artículo, en la tercera línea del segundo inciso, se hace referencia a la concentración de alcohol permitida en sangre y, por un lado, se establece el 0,8% (ocho decigramos) y, por otro, 0,3 gramos (tres decigramos). Por lo tanto, donde dice 0,8% debe eliminarse el signo de porcentaje, puesto que se trata de 0,8 gramos, es decir, 8 decigramos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar con las dos correcciones hechas en Sala.

(Se vota:)

- 21 en 23. **Afirmativa.**

En consideración el artículo 46.

SEÑOR BRECCIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BRECCIA.- Señor Presidente: el literal D) establece: "La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia", etcétera. Debería suprimirse el vocablo "supuesto", antes de "caso de reincidencia".

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 46 con la corrección hecha en el literal D).

(Se vota:)

- 23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR ABREU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- En el inciso primero de este artículo 46, se establece que "podrán controlar en cualquier persona", y tendría que decir "a cualquier persona".

SEÑOR BRECCIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BRECCIA.- La redacción: "en cualquier persona" es correcta, porque se está refiriendo a la presencia de alcohol en sangre.

SEÑOR CID.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR CID.- Señor Presidente: nosotros no hacemos alcoholemia cuando verificamos el consumo de alcohol en los conductores, no hacemos una extracción de sangre que analizamos para determinar la concentración de alcohol. Entonces la oración: "cuando la concentración de alcohol en sangre", que me parece bien que se haga esa mención, habría que complementarla refiriéndola a los métodos diagnósticos disponibles, a efectos de que el método diagnóstico de la concentración en sangre sea el reflejo científicamente avalado de lo que es la concentración en sangre. De lo contrario, estaríamos admitiendo que habría que hacer una alcoholemia en todos los conductores. Esto nos enfrentaría a una limitación pavorosa en uno de los temas que es central en este proyecto de ley.

Por lo tanto, propongo una modificación del artículo 45 -pido disculpas al Cuerpo, porque ya lo ha votado y verificado enmiendas-, que diga: "cuando la concentración de alcohol en sangre medida por métodos científicamente avalados", etcétera.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR VAILLANT.- Comparto la preocupación del señor Senador Cid, pero tengo la impresión de que esto ya está resuelto en el artículo siguiente cuando habla de los procedimientos.

SEÑOR KORZENIAK.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR KORZENIAK.- Con ánimo de colaborar, creo que el artículo 45 establece cifras permitidas por encima de las cuales no está permitido, y el 46 habla de los procedimientos y dice: "métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes". Creo que la lectura contextual de ambos artículos no deja lugar a dudas.

SEÑOR CID.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador Cid.

SEÑOR CID.- Señor Presidente: supongo que, como han

señalado los señores Senadores preopinantes, el artículo 46 aclara la situación, pero entonces no agreguemos la expresión "cuando la concentración de alcohol en sangre"; dejemos que el artículo 46 sea operativo en cuanto a cómo debe ser la metodología de control de la alcoholemia, es decir, a través de la espirometría o de otros métodos específicamente establecidos. Insisto: no incluyamos la expresión "cuando la concentración de alcohol en sangre", porque ello nos coloca en una situación de conflicto legislativo de interpretación.

Por lo tanto, pienso que debemos dejar el texto como está redactado en el momento actual.

En consecuencia, solicito que se reconsidere el artículo 45.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la reconsideración del artículo 45.

(Se vota:)

- 20 en 22. **Afirmativa.**

En consideración nuevamente el artículo 45.

Léase como quedaría redactado el primer inciso de este artículo.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida".

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el artículo 45 con la redacción que se acaba leer para el inciso primero y con la corrección oportunamente realizada por el señor Senador Vaillant.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el Anexo, "Definiciones", que figura en la página 21 del repartido de este proyecto de ley.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 20 en 22. **Afirmativa.**

Léase una moción llegada a la Mesa sobre el proyecto de ley.

(Se lee:)

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

"Mocionamos para que los artículos 54 al 58 del proyecto aprobado en la Cámara de Diputados se pasen a la Comisión de Constitución y Legislación para su estudio y copia de los mismos a la Comisión de Estudio del Código Penal creada por la Ley Nº 17.897 de 14 de setiembre de 2005 llamada de Humanización Carcelaria". Firma el señor Senador Michelini.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Ha quedado aprobado el proyecto de ley, que vuelve a la Cámara de Representantes para su ratificación.

(Texto del proyecto de ley aprobado:)

"Declaración de orden público

ARTICULO 1º.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

ARTICULO 2º.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

ARTICULO 3º.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular:

A) Las normas generales de circulación.

B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.

C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.

E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines.

Ambito espacial de aplicación

ARTICULO 4º.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSITO

ARTICULO 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7º de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley.

3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.

ARTICULO 6º.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

ARTICULO 7º.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

ARTICULO 8º.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TERMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

ARTICULO 9º.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

ARTICULO 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

ARTICULO 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACION

ARTICULO 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando prefe-

rencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

ARTICULO 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

ARTICULO 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarle, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido,

los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquinas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.

En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

ARTICULO 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

ARTICULO 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

ARTICULO 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

ARTICULO 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

ARTICULO 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidentes.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

ARTICULO 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

ARTICULO 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

ARTICULO 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

ARTICULO 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

ARTICULO 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

   A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

   B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

   C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

   Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

   A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

   B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

   El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

ARTICULO 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHICULOS

ARTICULO 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

   A) Número de registro o placa.

   B) Identificación del propietario.

   C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse me-

diante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

ARTICULO 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

   A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

   B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

   C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

   D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

   E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

   F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

   G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

   H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

   I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

   J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

   K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

   L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aun en caso de pavimentos húmedos o mojados.

   M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etc.

   N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

   A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

   B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

   C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

   D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

   Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse

de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

ARTICULO 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

ARTICULO 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:

a) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas;

b) por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga;

c) por el conductor y eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros;

d) por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

ARTICULO 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación, en bicicletas y vehículos de tracción a sangre y en sus conductores.

ARTICULO 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley.

SEÑALIZACION VIAL

ARTICULO 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley Nº 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

ARTICULO 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

ARTICULO 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

ARTICULO 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

ARTICULO 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

ARTICULO 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

ARTICULO 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

ARTICULO 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

ARTICULO 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos.

ARTICULO 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

ARTICULO 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine a ley, que lo declarará obligatorio.

MEDIDAS DE PREVENCION Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

ARTICULO 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida.

El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8 gramos (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

ARTICULO 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

a) En caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año;

b) En caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años;

c) En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor.

La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

A) Se le retendrá la licencia de conducir.

B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables).

C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.

D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

ARTICULO 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre

podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

ARTICULO 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

ARTICULO 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

ARTICULO 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

ARTICULO 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

ARTICULO 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRANSITO

ARTICULO 53.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

ARTICULO 54.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

ARTICULO 55.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

ARTICULO 56.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

ARTICULO 57. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

ANEXO

DEFINICIONES

VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRICULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma."

22) POSTERGACION DE VARIOS NUMERALES DEL ORDEN DEL DIA

SEÑOR PRESIDENTE.- Correspondería pasar a considerar el asunto que figura en tercer término del Orden del Día.

SEÑORA PERCOVICH.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA PERCOVICH.- Señor Presidente: como entendemos que este proyecto va a ser objeto de un tratamiento más extenso y teniendo en cuenta que la señora Directora de la OPS ha cursado una invitación a algunos señores Legisladores para participar de un evento, vamos a proponer que el Senado pase a considerar el último punto de la convocatoria y que los restantes, el tercero y el cuarto del Orden del Día, sean pasados para la sesión de mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa aclara que las solicitudes de destitución figuran en el Orden del Día en virtud de los plazos reglamentarios.

SEÑORA PERCOVICH.- Señor Presidente: hay una que está para informar hoy.

SEÑORA XAVIER.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA XAVIER.- Señor Presidente: estamos haciendo consultas para que el punto quinto del Orden del Día sea tratado en una sesión extraordinaria en una fecha a convenir; aún no hemos terminado de hacer dichas consultas y mucho menos hemos definido el día más conveniente como para que sea tratado como único tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la postergación de los numerales 3º y 4º para mañana y el punto 5º queda en suspenso hasta un nuevo acuerdo.

(Se vota:)

- 22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

23) SOLICITUD DE VENIA DEL PODER EJECUTIVO PARA DESTITUIR DE SUS CARGOS A DOS FUNCIONARIOS PUBLICOS

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado pasa a sesión secreta para considerar el asunto que figura en sexto término del Orden del Día.

(Así se hace. Es la hora 19 y 14 minutos)

(En sesión pública)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, continúa la sesión.

(Es la hora 19 y 15 minutos)

- Dese cuenta de lo actuado en sesión secreta.

SEÑOR SECRETARIO (Arq. Hugo Rodríguez Filippini).-

El Senado, en sesión secreta, concedió venia al Poder Ejecutivo para destituir de sus cargos a un funcionario y a una funcionaria del Ministerio de Salud Pública.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se realizarán las comunicaciones pertinentes.

24) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo otros asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace, a la hora 19 y 19 minutos, presidiendo el señor **Rodolfo Nin Novoa** y estando presentes los señores Senadores **Aguirrezabala, Antía, Baráibar, Bentancor, Breccia, Campanella, Couriel, Dalmás, Fernández Huidobro, Gallinal, Korzeniak, Long, Lorier, Moreira, Percovich, Ríos, Saravia, Topolansky, Vaillant** y **Xavier**).

SEÑOR RODOLFO NIN NOVOA
Presidente

Arq. Hugo Rodríguez Filippini
Sr. Santiago González Barboni
Secretarios

Sr. Nelson Míguez
Director General del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control
División Gestión de Documentos del Senado

Dep. Legal Nº 211.038/07 - Central de Impresiones Ltda.